

## **Bijlage 3**

# **Verkeersroute Votulast Antwoorden open vragen**

---

Mei 2017

---

# Inhoudsopgave

<b>V2.4 Hoe kan het lopen beter worden? – Anders, namelijk .....</b>	<b>4</b>
Minder obstakels (zoals bankjes, paaltjes, prullenbakken, fietsenrekken)	4
Bestrating verbeteren	5
Minder autoverkeer	5
Lagere snelheid voor autoverkeer	6
Meer groen	7
Veiliger oversteekplaatsen	8
Bredere fietspaden	9
Anders	10
<b>V3.6 Hoe kan het fietsen beter worden? - Anders, namelijk .....</b>	<b>17</b>
Meer ruimte voor fietsers	17
Lagere snelheid voor autoverkeer	17
Minder autoverkeer	19
Wegdek verbeteren	19
Minder obstakels (zoals paaltjes)	20
Weg te smal voor busverkeer	20
Meer groen	20
Veiligere oversteekplaatsen	20
Anders	21
<b>V4.4 Hoe kan het oversteken beter worden? - Anders, namelijk .....</b>	<b>28</b>
Minder autoverkeer	28
Lagere snelheid voor autoverkeer	28
Kortere oversteken (bijvoorbeeld door de weg te versmallen)	29
Meer oversteekplaatsen	29
Overzichtelijkere oversteekplaatsen	30
Zebraleden	32
Anders	33
<b>V5 U gaf aan dat de snelheid voor autoverkeer omlaag mag, heeft u hier ideeën voor?.....</b>	<b>37</b>
30 km zone	37
Hoge / brede drempels of verkeersheuvels plaatsen	50
Wegversmallingen	61
Eenrichtingsverkeer	67
Flitspalen	69
Meer stoplichten	73
Geen / minder doorgaand verkeer	74
Meer controle / handhaving	77
Fietsstraat, auto te gast	82
Bestraten met klinkers	87
Anders	88

## **V6.1 Heeft u ideeën om te zorgen dat er minder auto's door de buurt rijden?**

### **- Ja, namelijk..... 94**

Alternatieve route(s) aanbieden	94
Eenrichtingsverkeer	105
30 km zone	109
Wegversmallingen	111
Alleen bestemmingsverkeer toelaten	113
Snelheid verlagen	117
Anders	120

## **V6.2 Heeft u ideeën om te zorgen dat er minder auto's door de buurt rijden?**

### **- Nee, want..... 131**

Er zijn weinig alternatieve routes	131
Problemen met rijsnelheid en doorstroming	132
Vrees voor gevolgen eigen mobiliteit	133
Vind het prima zoals het is	135
Meer bestemmingsverkeer dan doorgaand verkeer	136
Auto's moeten ergens naar toe / buurt moet bereikbaar blijven	137
Dit is de snelste route	138
Zo verplaats je het probleem	139
Weet niet, ik rijd geen auto	140
Weet niet, ik ben geen expert	140
Anders	141

## **V7 Hoe zien – wat u betreft – deze straten er over 5 jaar uit? ..... 144**

30 km zone	144
Autovrij	147
Autoluw	147
Bredere stoepen en fietspaden	154
Alleen bestemmingsverkeer	161
Groener	165
Hetzelfde als nu	174
Rustiger	178
Eenrichtingsverkeer	180
Fietsstraat / auto te gast	182
Betere/andere bestrating	186
Weet ik niet	188
Veiliger	189
Drempels	192
Smallere autorijbaan	193
Anders	194

## V2.4 Hoe kan het lopen beter worden? – Anders, namelijk

### **Minder obstakels (zoals bankjes, paaltjes, prullenbakken, fietsenrekken)**

- Rommeligheid aanpakken
- op donderdags ligt het vuilnis vaak op de stoep waardoor met een kinderwagen op sommige plekken lastig langs kan lopen
- minder zwerfafval en fout geplaatste (veelal achtergelaten) fietsen
- Minder zwerfafval
- Minder zwerf fietsen
- minder rommel op straat
- Minder obstakels zoals te veel of onhandig geparkeerde fietsen
- minder fietsen! Mensen plaatsen hun fiets voor hun huis soms hele rijen fietsen waardoor er weinig loopruimte overblijft.
- minder fietsen van bewoners die doorgang teveel blokkeren geen fietsen op doorgaande route voor voetgangers. Ik vind dat kinderwagens en rolstoelers erlangs moeten kunnen
- minder fietsen op de stoep; fietsenrekken op straat in plaats van autoparkeerplekken
- met name aan het begin van de Adelaarstraat staan veel fietsenrekken in de weg
- meer fietsenrekken zodat fietsen niet de stoep blokkeren
- Meer fietsenrekken zodat deze niet in de weg staan
- Meer fietsenrekken neerzetten en strenger controleren op fietsen daarbuiten. Zeker in de Adelaar/Willem van Noort is het lastig om over de stoep te kunnen lopen. Laat staan met een rollator/wandelwagen bij b.v. Apotheek van den Berg!
- meer fietsenrekken en mogelijkheden voor bijvoorbeeld het parkeren van een motor. sommige mensen hebben veel rotzooi (lelijke bloembakken)
- het voetpad eenduidiger inrichten. De obstakels staan nu steeds op verschillende plekken en wisselen te vaak van vorm, fietsnietjes versus fietsrasters voor parkeren van je fiets bijv.
- geparkeerde fietsen + buitenborden bij de biologische supermarkt staan regelmatig in de weg
- fietswrakken verwijderen
- fietswrakken uit de rekken verwijderen. Meer fietsparkeerplekken. Meer vegen, ook tussen de rekken.
- Fietsen voor de woningen weg
- Fietsen midden op de stoep voor huizen aanpakken. Met de kinderwagen niet meer langs te komen!
- Fietsen die in de weg staan verwijderen
- door fietsen op de stoep onmogelijk te maken op sommige punten, bijv. bij de molen. Door geen scooters meer te laten parkeren op stoepen (hoekje Bemuurde Weerd/ Adelaarstraat)
- Bij studentenhuizen staan vaak rijen dik fietsen waardoor je er niet zo makkelijk langs kan, dit oplossen
- beplanting van bewoners op de Adelaarstraat ter hoogte van de molen en de IJzaak verhinderen de doorgang op het voetpad
- Bankjes moeten blijven! M.n voor ouderen en mensen met een minder goede conditie is het van groot belang dat bankjes blijven. Fietsen en reclameborden zijn groot probleem.
- alle dwarsgeparkeerde fietsen van de stoep halen en borden van winkels niet midden op de stoep neer laten zetten

- Afval verwijderen. Ligt heel veel troep op straat
- aantrekkelijkere uitstraling, minder fietsen op de stoep

### **Bestrating verbeteren**

- scheve en gebroken stoeptegels vervangen, fietsenrekken plaatsen in parkeervakken tbc meer ruimte op de stoepen. Breedte is ruim voldoende.
- Om het autoverkeer te verminderen: andere bestrating, meer drempels of plantenbakken op straat.

### **Minder autoverkeer**

- Zorgen dat doorgaand verkeer de wijk niet in komt
- Rustigere straat. Met name minder zwaar verkeer zoals bussen en vrachtwagens
- rustiger straat met minder vrachtverkeer. Lopend of fietsend ben ik continu bewust van het vele en zware verkeer dat (vaak te hard) langs dendert. Dit brengt veel onrust met zich mee voor het langzaam verkeer.
- Om het autoverkeer te verminderen: andere bestrating, meer drempels of plantenbakken op straat.
- Minder auto's
- minder verkeer, zodat het rustiger is
- minder verkeer en uitlaatgassen
- Minder verkeer en meer groen Minder verkeer en meer groen
- minder verkeer dicht langs je heen als je fietst
- Minder verkeer
- Minder verkeer
- Minder verkeer
- Minder verkeer
- minder verkeer
- Minder stank van auto's en brommers
- Minder ruimte voor auto
- Minder gemotoriseerd verkeer
- minder en minder hard rijdend autoverkeer
- minder druk verkeer
- Minder doorgaand verkeer, oversteekplaatsen verbeteren
- minder doorgaand verkeer zou fijn zijn.
- minder autoverkeer. Het is een drukke straat om door heen te lopen.
- Minder autoverkeer zal helpen veiliger over te kunnen steken. M.i. Zijn de stoepen zelf breed genoeg.
- Minder autoverkeer
- Minder autos op de stoep geparkeerd. (vooral in de zijstraten er om heen)
- Minder auto's er wordt veel te hard gereden
- Minder auto's en uitlaatgassen
- Minder auto's en overall max 30km/u
- Minder auto's en lagere snelheid
- minder auto's door de Willem v Noortstraat, Pieter Nieuwlandstraat en A. Matthaeslaan
- Minder auto's
- Minder auto's
- Minder auto's

- Minder auto's
- Meer auto vrije straten. er moet een soort auto ontmoedig beleid komen om auto's uit smalle straten te houden. Deze straten zouden dan alleen gebruikt moeten worden door bestemmingsverkeer en hulpdiensten.
- Langzamer rijdend en minder autoverkeer, zodat je niet constant in de uitlaatgassen loopt
- Het is er heel druk en het duurt soms enorm lang voordat je kunt oversteken. Er is veel lawaai. Dus minder snelverkeer zou fijn zijn.
- Het doorgaande autoverkeer weren.
- geen doorgaand autoverkeer
- Er moet echt iets gaan gebeuren mbt de enorm verkeersdrukke op deze wegen
- door verkeersdrukke en gebrek aan groen geen aantrekkelijk loopgebied
- Autoverkeer-remmende maatregelen, zebrapaden die voetgangers voorrang geven
- Autoverkeer weren zodat je er met kinderen ook rustig kunt lopen

### **Lagere snelheid voor autoverkeer**

- Zachter rijdend verkeer, 30 km zone
- Strenge handhaving snelheidslimiet, gescheiden fietspad
- snelheid verlagen en handhaven. Tevens meer versmallingen en oversteekpunten (middengeleiders). Aanvullend meer stallingsplaatsen voor fietsers
- Snelheid van autos en (brom)fietsers verlagen
- Snelheid beperking of hogere drempels
- oversteken verbeteren. Pieter Nieuwlandstraat bijv. is 30km zone maar auto's houden zich niet aan
- Oversteek plaatsen meer zichtbaar maken en minder hard rijdende auto's die uitwijken
- minder hardrijdend verkeer, onoverzichtelijk oversteekpunt v Noordplein/v Swindenstraat door geparkeerde auto's
- Minder gemotoriseerd verkeer, erg druk vooral bij oversteken. Veel lawaai en stank. Auto's rijden hier veel te hard. De laatste tijd veel meer grote vrachtwagens, passen niet op de rijbaan
- minder en minder hard rijdend autoverkeer
- Minder auto's er wordt geel te hard gereden
- Minder auto's en overall max 30km/u
- Minder auto's en lagere snelheid
- Meer groen, lagere snelheid auto's
- meer verkeersdrempels zodat auto s langzamer gaan rijden. Vooral voor ouders met kinderen is het soms best gevaarlijk.
- maatregelen om snelheid van autoverkeer omlaag te brengen. Drempels A. Matthaesuslaan zijn verwijderd maar er zijn geen andere snelheidsbeperkende maatregelen getroffen.
- Langzamer rijdend en minder autoverkeer, zodat je niet constant in de uitlaatgassen loopt
- lagere snelheid, bij oversteekplaatsen duidelijke zebrapaden
- Iets dat de auto's niet zo hard meer kunnen rijden. Zij maken oversteken soms gevaarlijk
- Het wordt veiliger als er minder door rood gereden wordt! Het wordt veiliger als er (veel) minder hard gereden wordt. De maximumsnelheid van 50 is al te hoog en deze wordt door veel te veel weggebruikers overschreden.
- Het verkeer rijdt als een gek! Adelaarstraat is de nieuwe Kanaalstraat. Vooral savonds als de stoplichten uit zijn. Stoplichten svp 24/7 aan houden! Ik durf mijn zoon niet over te laten steken. Vooral kruising Adelaar Hopakker is levensgevaarli

- Het verkeer dat door de straten rijdt, rijdt veel te hard.
- Het autoverkeer voelt als dwingend. Door snelheid en het gevoel te hebben dat de automobilist er zo snel mogelijk doorheen wil jakkeren.
- Hardrijdende auto's en brommers, veel geluid, soms lastig overstekn
- Fietsen beperken, snelheden terugdringen
- Echte drempels voor auto's en niet waar je met 70pkm/h overheen kan rijden
- Drempels verhogen! Gaat het verkeer langzamer en kan er normal overgestoken worden
- Bredere straten of fietspaden, maximale snelheid voor auto's verlagen!
- Autosnelheid verminderen
- auto's rijden vrij hard (m.n. adelaarstraat) waardoor oversteken soms wat lastig is
- Auto's rijden idioot hard, het voelt onveilig
- auto's minder hard rijden
- Auto's minder hard laten rijden is beter voor oversteken
- auto's die minder roekeloos rijden
- auto's die minder hard voor gevoel van veiligheid en leefbaarheid
- Antonius Matthaeslaan: Geen bussen, snelheidsbeperking (anders dan visueel want dat werkt niet. Men rijdt als gekken)
- Andere indeling wegprofiel stoep/fietspad/parkeren/rijbaan, handhaven snelheid
- 30 km zone
- 30 km van maken. tevens drempels plaatsen / handhaven. Nu wordt er te hard / roekeloos gereden met 2 dodelijke ongevallen tot gevolg in afgelopen 2a3 jaar

## Meer groen

- stoepen verbeteren, adequate zitmomenten voor ouderen, mensen die slecht ter been zijn, met kleine kinderen etc. Fietschaos op stoepen verminderen, meer groen
- Minder verkeer en meer groen Minder verkeer en meer groen
- Meer groen!
- Meer groen, lagere snelheid auto's
- Meer groen, bijvoorbeeld bomen of bloeiende plantenbakken
- Meer groen en allure
- Meer groen (bomen, plantenbakken etc.) en bredere, veiligere fietspaden. Het autoverkeer heeft sterk de overhand op dit moment
- Meer groen
- Meer groen
- Meer groen
- Meer groen
- Meer en grotere bomen, bv zoals de Lindenbomen die er tot 1959 stonden
- Meer bomen thv Kaatstraat
- meer bomen
- meer beplanting zoals bomen
- juist meer groen. Bomen, plantenbakken, heggen
- groenvoorziening, maakt het aangenamer
- door verkeersdruk en gebrek aan groen geen aantrekkelijk loopgebied
- Denk aan meer bomen, zodat hitte eilanden minder kans krijgen in de stad.
- De buurt aantrekkelijker maken door meer groen (bomen, perkjes) en ruimte te creëren op de stoep. Dit kan ook door bewoners mogelijkheid te geven om groen bij hun gevel te plaatsen.

- Bomenperken aanbrengen en meer straatvuil opruimen

## **Veiliger oversteekplaatsen**

- Zichtbaardere oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsen, zodat automobilisten zich meer verplicht voelen om je voorrang te verlenen
- Zebrapaden zodat je makkelijker kunt oversteken (en auto's meer moeten afremmen)
- zebrapaden op oversteek plaatsen
- Zebrapaden om over te steken
- zebrapaden om over te kunnen steken
- Zebrapaden ipv stoplichten
- Zebrapaden aanbrengen
- Zebrapad Willem v noortstraat
- Zebrapad op sommige kleine oversteekplaatsen
- zebra's of drempels ter hoogte van de Albert Heijn bij het Willem van Noortplein om auto's langzamer te laten rijden en oversteken te vergemakkelijken
- Veiligere oversteek
- Veiligere overgangen voor voetgangers van met name Ingenhouzstraat en Pieter Nieuwlandstraat.
- veiliger oversteken d.m.v. ZEBRAPaden (a.u.b. geen stoplichten, dan moet je weer wachten als voetganger)
- Veilige oversteekpunten in dd Pieter Nieuwlandstraat, alsook ah begin vd straat (inrit aanpassen bij w v noortplein)
- Veilige oversteekplaatsen zoals zebra's, stoplichten en oversteekpunten in twee delen.
- veilig oversteekpunt bij bemuurde weerd oostzijde / meer ruimte bij Il Mulino op stoep. Het is wachten tot daar op een ongeluk gebeurd ivm rij bij de ijswinkel. Alternatief is om ingang van Il Mulino te verplaatsen naar de bemuurde weerd
- Veilig Oversteken verbeteren
- Te weinig oversteek- mogelijkheid voor voetgangers.
- stoplichten om veilig over te steken. Vooral oversteken bij de AH is gevaarlijk maar ook eerder op de Adelaarstraat.
- sommige oversteken kunnen beter
- snelheid verlagen en handhaven. Tevens meer versmallingen en oversteekpunten (middengeleiders). Aanvullend meer stallingsplaatsen voor fietsers
- oversteken vind ik altijd vrij hectisch: er zijn wel een paar plekken waarop je op een tussenstukje kunt staan, maar dan nog is het goed opletten geblazen. Ook staan er vaak stijgers op de stoep.
- oversteken verbeteren. Pieter Nieuwlandstraat bijv. is 30km zone maar auto's houden zich niet aan
- Oversteken veiliger maken. Met kleine kinderen nu gevaarlijk. Snelheidsbeperkende maatregelen treffen en handhaven. Weesfietsen weg / fietsen parkeren op de daarvoor bestemde plaatsen.
- Oversteken veiliger
- oversteken op de Antonius Matthaesuslaan is lastig, doordat er veel verkeer rijdt (bussen, auto's) - en vaak ook nog eens te hard.
- Oversteken makkelijker maken, doorgaande route volgen is voorrang krijgen, ook bij Willem van Noortplein
- oversteken is soms gevaarlijk



- Oversteekregels met voorrang
- Oversteekpunten verduidelijken/meer nadruk op leggen
- Oversteekpunten om veilig over te kunnen steken.
- Oversteekplaatsen met zebrapad
- oversteekbaarheid is op meerdere plekken slecht, bij o.a. W.v.Noortplein, W.v.Noortstraat, Ant. Matthaeslaan; last van langszazend verkeer, uitlaatgassen; herrie van laden en lossen vrachtauto's
- Oversteek plaatsen meer zichtbaar maken en minder hard rijdende auto's die uitwijken
- Minder drukte bij het oversteken
- Minder doorgaand verkeer, oversteekplaatsen verbeteren
- Meer zebrapaden, meer overzicht en ruimte op punten als Willem van Noortplein
- Meer zebrapaden, gevaarlijke doorgaande weg verbeteren bij bocht Albert Heijn.
- Meer zebrapaden of andere veilige oversteekplekken
- Meer zebrapaden
- Meer veilige oversteekplaatsen, Meer prullenbakken ivm zwerfafval
- Meer plekken om veilig over te steken
- Meer oversteekpunten.
- Meer oversteekpunten (bv zebrapaden of stoplichten) in m.n. de Adelaarstraat
- meer oversteekmogelijkheden dmz zebrapaden
- Meer oversteek mogelijkheden
- Meer en betere oversteekplaatsen. De auto's zijn duidelijk de 'baas' in deze straten.
- lagere snelheid, bij oversteekplaatsen duidelijke zebrapaden
- Iets dat de auto's niet zo hard meer kunnen rijden. Zij maken oversteken soms gevaarlijk
- Hardrijdende auto' en brommers, veel geluid, soms lastig overstekn
- Haaietanden oversteekplaatsen Willem V Noort
- gevaarlijke oversteekplaats bij de Albert Heijn en de oversteek van de Pieter Nieuwlandstraat
- gemakkelijker oversteken, meer (variatie) in winkels
- Betete oversteekpunten
- betere oversteek punten (of meer daarvan, inclusief drempels om autoverkeer te remmen)
- Betere oversteek mogelijkheden.
- betere en veiligere oversteekmogelijkheden met name op het Willem Van Noortplein bij AH
- Autoverkeer-remmende maatregelen, zebrapaden die voetgangers voorrang geven
- auto's rijden vrij hard (m.n. adelaarstraat) waardoor oversteken soms wat lastig is
- Auto's minder hard laten rijden is beter voor oversteken
- abri in Adelaarstraat belemmert het uitzicht, fietsenrekken in Adelaarstraat bij ijssalon belemmeren doorstroming, oversteken op Willem van Noortplein onoverzichtelijk

### **Bredere fietspaden**

- Bredere straten of fietspaden, maximale snelheid voor auto's verlagen!
- Bredere fietspaden en wellicht eenrichtingsverkeer voor auto's
- Bredere fietspaden
- Bredere fietspaden
- Bredere fietspaden
- bredere fietspaden

## Anders

- Zorgen dat de autos je voorgang geven waar je als voetganger voorrang hebt.
- zet de fietsrekken anders zodat lopen op het trottoir ook met een kinderwagen mogelijk is, nu is alle ruimte voor parkeren ( ja dat brengt geld op)
- zebrapaden, auto te gast, kindvriendelijker, alleen bestemmingsverkeer
- Zebrapaden zodat je makkelijker kunt oversteken (en auto's meer moeten afremmen)
- zebrapaden op oversteek plaatsen
- Zebrapaden om over te steken
- zebrapaden om over te kunnen steken
- Zebrapaden ipv stoplichten
- Zebrapaden aanbrengen
- Zebrapad Willem v noortstraat
- Zebrapad op sommige kleine oversteekplaatsen
- zebra's of drempels ter hoogte van de Albert Heijn bij het Willem van Noortplein om auto's langzamer te laten rijden en oversteken te vergemakkelijken
- weet niet of dat haalbaar is, maar indeling zoals bij de 't Goylaan -boulevardachtig- daar zou ik vóór zijn.
- Verkeerslichten langer op groen bij monicabrug
- Verkeersdrempels zodat ze niet als idioten rijden
- Verkeer omleiden
- verder wat kan bijdragen aan veiligere wandelpaden.
- Veiligere overgangen voor voetgangers van met name Ingenhouzstraat en Pieter Nieuwlandstraat.
- veiliger oversteken d.m.v. ZEBRAPaden (a.u.b. geen stoplichten, dan moet je weer wachten als voetganger)
- Veilige oversteekpunten in dd Pieter Nieuwlandstraat, alsook ah begin vd straat (inrit aanpassen bij w v noortplein)
- Veilige oversteekplaatsen zoals zebra's, stoplichten en oversteekpunten in twee delen.
- veilig oversteekpunt bij bemuurde weerd oostzijde / meer ruimte bij Il Mulino op stoep. Het is wachten tot daar op een ongeluk gebeurd ivm rij bij de ijswinkel. Alternatief is om ingang van Il Mulino te verplaatsen naar de bemuurde weerd
- Veel flaneer-verkeer zonder bestemming in de buurt. Drempels.
- veeeeel minder bussen/etc
- Uitstraling verkeersroute verminderen
- uitlaatgassen verminderen
- Uitlaatgassen
- Strenge handhaving snelheidslimiet, gescheiden fietspad
- Straten zijn vrij druk
- stoplichten om veilig over te steken. Vooral oversteken bij de AH is gevaarlijk maar ook eerder op de Adelaarstraat.
- Stoplichten beter op elkaar aangesloten
- stoepen verbeteren, adequate zitmomenten voor ouderen, mensen die slecht ter been zijn, met kleine kinderen etc. Fietschaos op stoepen verminderen, meer groen
- Stijgers op de stoep waardoor je er niet langs kan.
- Soms staan geparkeerde fietsen in de weg. Zeker met buggy
- snelheid verlagen en handhaven. Tevens meer versmallingen en oversteekpunten (middengeleiders). Aanvullend meer stallingsplaatsen voor fietsers

- Snelheid beperking of hogere drempels
- Smaller autogedeelte, bv door fietsstraat
- Sfeervoller
- Sfeerloos
- Sfeer is niet bijzonder
- Schonere lucht, minder scooters
- scheve en gebroken stoeptegels vervangen, fietsenrekken plaatsen in parkeervakken tbc meer ruimte op de stoepen. Breedte is ruim voldoende.
- Rustigere straat. Met name minder zwaar verkeer zoals bussen en vrachtwagens
- rustiger straat met minder vrachtverkeer. Lopend of fietsend ben ik continu bewust van het vele en zware verkeer dat (vaak te hard) langs dendert. Dit brengt veel onrust met zich mee voor het langzaam verkeer.
- Ruimte voor voetgangers opheffen, vrijkomende ruimte gebruiken voor meer (auto)parkeren en bredere rijstroken voor auto's
- Parkeerplekken efficiënter (niet meer)
- oversteken vind ik altijd vrij hectisch: er zijn wel een paar plekken waarop je op een tussenstukje kunt staan, maar dan nog is het goed opletten geblazen. Ook staan er vaak stijgers op de stoep.
- oversteken verbeteren. Pieter Nieuwlandstraat bijv. is 30km zone maar auto's houden zich niet aan
- Oversteken veiliger maken. Met kleine kinderen nu gevaarlijk. Snelheidsbeperkende maatregelen treffen en handhaven. Weesfietsen weg / fietsen parkeren op de daarvoor bestemde plaatsen.
- oversteken op de Antonius Matthaesuslaan is lastig, doordat er veel verkeer rijdt (bussen, auto's) - en vaak ook nog eens te hard.
- Oversteken makkelijker maken, doorgaande route volgen is voorrang krijgen, ook bij Willem van Noortplein
- Oversteekplaatsen met zebrapad
- oversteekbaarheid is op meerdere plekken slecht, bij o.a. W.v.Noortplein, W.v.Noortstraat, Ant. Matthaesuslaan; last van langszazend verkeer, uitlaatgassen; herrie van laden en lossen vrachtauto's
- op donderdags ligt het vuilnis vaak op de stoep waardoor met een kinderwagen op sommige plekken lastig langs kan lopen
- Om het autoverkeer te verminderen: andere bestrating, meer drempels of plantenbakken op straat.
- ook lopend op de stoep geeft het snelweggedrag van automobilisten een onaangenaam, zelfs onveilig gevoel. Ook hier geldt: doorgaand autoverkeer moet uit de wijk.
- obstakels zijn nodig (fietsen moet ook ergens staan), soms kom je er lastig lastig, ongelijke tegels zijn onprettig voor oude mensen, verkeer langs de wegen maakt dat ik snel een andere route kies. Er zijn goede alternatieven als je lopend be
- Nu heel erg onveilig en kinderen onder 7 jr kunnen niet zelfstandig oversteken
- Moet vaak lang wachten bij oversteken
- minder zwerfafval en fout geplaatste (veelal achtergelaten) fietsen
- Minder zwerfafval
- Minder zwerf fietsen
- minder verkeer, zodat het rustiger is
- minder verkeer en uitlaatgassen

- minder verkeer dicht langs je heen als je fietst
- Minder stank van auto's en brommers
- minder rommel op straat
- Minder parkeerplaatsen
- Minder parkeerplekken bij zijstraten
- Minder overlast bouw werkzaamheden
- Minder lawaai, stank en onveilig zie alle aangereden paaltjes in het midden vd straat
- minder hardrijdend verkeer, onoverzichtelijk oversteekpunt v Noordplein/v Swindenstraat door geparkeerde auto's
- Minder groot en lawaaiig verkeer. Heel veel vrachtwagens, motoren met veel motorgeluid, veel werkverkeer.
- Minder gemotoriseerd verkeer, erg druk vooral bij oversteken. Veel lawaai en stank. Auto's rijden hier veel te hard. De laatste tijd veel meer grote vrachtwagens, passen niet op de rijbaan
- minder fietsen! Mensen plaatsen hun fiets voor hun huis soms hele rijen fietsen waardoor er weinig loopruimte overblijft.
- minder fietsen van bewoners die doorgang teveel blokkeren geen fietsen op doorgaande route voor voetgangers. Ik vind dat kinderwagens en rolstoelers erlangs moeten kunnen
- minder fietsen op de stoep; fietsenrekken op straat in plaats van autoparkeerplekken
- Minder fietsen
- Minder bussen
- Minder bouwwerkzaamheden
- Minder autoverkeer zal helpen veiliger over te kunnen steken. M.i. Zijn de stoepen zelf breed genoeg.
- Minder autos op de stoep geparkeerd. (vooral in de zijstraten er om heen)
- Minder auto's en uitlaatgassen
- minder auto's door de Willem v Noortstraat, Pieter Nieuwlandstraat en A. Matthaeslaan
- Meer groen, bijvoorbeeld bomen of bloeiende plantenbakken
- Meer groen (bomen, plantenbakken etc.) en bredere, veiligere fietspaden. Het autoverkeer heeft sterk de overhand op dit moment
- met name aan het begin van de adelaarstraat staan veel fietsenrekken in de weg
- Meer zebrapaden, meer overzicht en ruimte op punten op punten als Willem van Noortplein
- Meer zebrapaden, gevaarlijke doorgaande weg verbeteren bij bocht Albert Heijn.
- Meer zebrapaden of andere veilige oversteekplekken
- Meer zebrapaden
- Meer verkeersdrempels. Stoplichten en bredere stoep
- meer verkeersdrempels zodat auto s langzamer gaan rijden. Vooral voor ouders met kinderen is het soms best gevaarlijk.
- Meer veilige oversteekplaatsen, Meer prullenbakken ivm zwerfafval
- Meer ruimte voor leuke zaakjes met terrasjes. Betere oversteekmogelijkheden voor voetgangers. Plus: een einde maken aan deze 'autoweg' door de stad
- Meer ruimte tussen de huizen en de weg waar auto's rijden
- Meer ruimte om fietsen te stallen, nu beperken deze vaak de looproute. Zeker op het stuk Willem van noortstraat bij de Apotheek (t.h.v. nr 172-174)
- Meer rekening houden met blinden/slechtzienden
- meer prullenbanken, bankjes, voorrang bij oversteken op auto's, minder parkeren in smaller straten in de wijk, BIJ AH betere fietsenstalling/betere doorlopp voor de AH

- meer plekken om je fiets te parkeren/stallen,
- Meer parkeerruimte voor fietsen zodat ze niet de halve stoep in beslag nemen
- Meer oversteekpunten (bv zebrapaden of stoplichten) in m.n. de Adelaarstraat
- meer oversteekmogelijkheden dmz zebrapaden
- Meer obstakels voor auto's en brommers het is levensgevaarlijk
- Meer fietsrekken
- Meer fietsenrekken, meer afvalbakken om zwerfafval te beperken.
- meer fietsenrekken zodat fietsen niet de stoep blokkeren
- Meer fietsenrekken zodat deze niet in de weg staan
- Meer fietsenrekken plaatsen
- Meer fietsenrekken neerzetten en strenger controleren op fietsen daarbuiten. Zeker in de Adelaar/Willem van Noort is het lastig om over de stoep te kunnen lopen. Laat staan met een rollator/wandelwagen bij b.v. Apotheek van den Berg!
- meer fietsenrekken en mogelijkheden voor bijvoorbeeld het parkeren van een motor. sommige mensen hebben veel rotzooi (lelijke bloembakken)
- Meer en grotere bomen, bv zoals de Lindenbomen die er tot 1959 stonden
- Meer bomen thv Kaatstraat
- Meer en betere oversteekplaatsen. De auto's zijn duidelijk de 'baas' in deze straten.
- Meer drempels
- Meer auto vrije straten. er moet een soort auto ontmoedig beleid komen om auto's uit smalle straten te houden. Deze straten zouden dan alleen gebruikt moeten worden door bestemmingsverkeer en hulpdiensten.
- Makkelijkste oplossing: Peter Nieuwlandstraat een eenRichtingsVerkeerStraat (tegen de populaire richting in, dus NAAR de Willem van Noordstraat) Helaas nu geen mogelijkheid om uit te leggen waarom (max input lengte?). Verderop meer? (zoek de #V)
- maatregelen om snelheid van autoverkeer omlaag te brengen. Drempels A. Matthaeuslaan zijn verwijderd maar er zijn geen andere snelheidsbeperkende maatregelen getroffen.
- Look en feel beter, boulevard uitstraling
- Leuker maken om te wandelen
- Lawaaireductie.
- Lastig oversteken. Meer verkeerslichten. Gevaarlijk voor voetgangers, vooral bij W van Noortplein.
- Lantaarnpalen
- Langzamer rijdend en minder autoverkeer, zodat je niet constant in de uitlaatgassen loopt
- lagere snelheid, bij oversteekplaatsen duidelijke zebrapaden
- Kruispunt molen aanpakken. Gebeuren veel ongelukken
- Kaatstraat onbegaanbaar aan 1 kant ivm bouw-werkzaamheden. Last van geïrriteerde brommers, motoren en auto's
- Kaatstraat en Adelaarstraat voor wandelaars erg smal.
- ik vraag me af of je dit 'moet willen' verbeteren. Dan komen er misschien zoveel compromis tussen voetganger/fietsen/auto dat niemand er echt prettiger door kan deelnemen aan het gebruik van de openbare ruimte.
- Ik loop niet ontspannen met mijn peuter en kleuter over straat.
- Ik denk dat veel verbeterd na alle verbouwingen
- Het zijn erg drukke en kille straten

- Het wordt veiliger als er minder door rood gereden wordt! Het wordt veiliger als er (veel) minder hard gereden wordt. De maximumsnelheid van 50 is al te hoog en deze wordt door veel te veel weggebruikers overschreden.
- het voetpad eenduidiger inrichten. De obstakels staan nu steeds op verschillende plekken en wisselen te vaak van vorm, fietsnietjes versus fietsrasters voor parkeren van je fiets bijv.
- Het verkeer rijdt als een gek! Adelaarstraat is de nieuwe Kanaalstraat. Vooral savonds als de stoplichten uit zijn. Stoplichten svp 24/7 aan houden! Ik durf mijn zoon niet over te laten steken. Vooral kruising Adelaar Hopakker is levensgevaarlijk
- Het stoplicht bij de kruising Adelaarstraat / hopakker is gevaarlijk. Het is voor veel automobilisten niet duidelijk dat als zij afslaan, de voetgangers ook groen licht hebben.
- Het is gewoon een lelijke route, loop liever iets om, ook vanwege de drukte met auto's
- Het is erg druk, onveilig voor kinderen
- Het is er meestal erg druk met veel herrie en stank.
- Het is er heel druk en het duurt soms enorm lang voordat je kunt oversteken. Er is veel lawaai. Dus minder snelverkeer zou fijn zijn.
- Het doorgaande autoverkeer weren.
- Het autoverkeer voelt als dwingend. Door snelheid en het gevoel te hebben dat de automobilist er zo snel mogelijk doorheen wil jakkeren.
- Hardrijdende auto' en brommers, veel geluid, soms lastig oversteken
- Haaietanden oversteekplaatsen Willem V Noort
- Goed rekening houden met doorloop: fietsenrekken op juiste plekken, voldoende prullenbakken zodat mensen ook zelf spullen opruimen maar ook leuke bankjes en groen
- Gezelliger maken
- Gezelliger (winkels, horeca)
- gevaarlijke oversteekplaats bij de Albert Heijn en de oversteek van de Pieter Nieuwlandstraat
- Gescheiden fietspad van de weg, verkeersdrempels
- Gescheiden fietspad
- geparkeerde fietsen + buitenborden bij de biologische supermarkt staan regelmatig in de weg
- gemakkelijker oversteken, meer (variatie) in winkels
- Flitspalen op de Willem van Noortstraat.
- fietswrakken verwijderen
- fietswrakken uit de rekken verwijderen. Meer fietsparkeerplekken. Meer vegen, ook tussen de rekken.
- fietsstraat van maken
- FietsstrAat
- Fietsrekken op de plaats van autoparkeerplekken
- Fietspad apart , afsluiten van autobaan met stoepje
- fietsers van de stoepen weren
- Fietsers fietsen bij de molen op de hoek bijvoorbeeld standaard tegen het verkeer in en over de stoep, met een rotgang komen ze om de hoek gescheurd, dus je ziet ze niet aankomen, als je bv. uit de Merelstr. komt!
- Fietsers een bepaalde periode aanspreken op rijgedrag. Bijv. over de stoep, waardoor voetgangers opzij moet gaan. Of nog erger, omver gereden wordt, omdat fietsers , tegen het verkeer in rijden. M.n Adelaarstraat kruising met Merelstraat

- Fietsers die uitwijken voor auto's weren van stoep
- Fietsen voor de woningen weg
- Fietsen midden op de stoep voor huizen aanpakken. Met de kinderwagen niet meer langs te komen!
- Fietsen die in de weg staan verwijderen
- Fietsen beperken, snelheden terugdringen
- Erg rommelige straat
- eenrichtingsverkeer van maken, fietsstraat van maken,
- eenrichtingsverkeer invoeren op de te smalle, betonbakachtige Kaatstraat; snel doorsteek mogelijk maken van Kaatstraat naar Zijdebalen/Westerdijk (via Zeedijk) zodat de Kaatsraat gemeden kan worden.
- Een richting
- Echte drempels voor auto's en niet waar je met 70pkm/h overheen kan rijden
- Duidelijkere voorangsregelingen wat betreft auto / voetgangerskruisingen (vooral bij willem van noordplein)
- Duidelijker voorrang aangeven voor voetgangers / Auto's stoppen vaak niet / (Bestel) Scooters houden zich niet aan de regels en gaan vaak de stoep op
- duidelijker voetgangersdomein rondom Willem van Noortplein, zebra's, ander kleur asfalt
- Duidelijke Markeringen bij de zij-straten
- Druk en niet mooi
- Drempels verhogen! Gaat het verkeer langzamer en kan er normal overgestoken worden
- drempels Pieter Nieuwlandstraat verbeteren.
- drempels over de gehele breedte zodat autos niet gaan proberen er omheen te rijden
- doorgaand autoverkeer verminderen - er rijden belachelijk veel auto's via Pieter Nieuwland naar Kardinaal de Jongweg, zij kruisen de vele voetgangers die op weg naar de Albert Heijn zijn.
- door verkeersdrukte en gebrek aan groen geen aantrekkelijk loopgebied
- door fietsen op de stoep onmogelijk te maken op sommige punten, bijv. bij de molen. Door geen scooters meer te laten parkeren op stoepen (hoekje Bemuurde Weerd/ Adelaarstraat)
- Door de verbouwing bij Adelaarstraat is het lopen en fietsen zeer irritant
- Door de onveilige weg fietsen veel mensen, mn kinderen over de stoep. Dat maakt het onveilig.
- Denk aan meer bomen, zodat hitte eilanden minder kans krijgen in de stad.
- Deels éénrichtingsverkeer of misschien wel stuk Kaatstraat - Adelaarstraat helemaal autovrij..
- de verkeersknip bij de Monicaburg terug draaien
- De huidige inrichting is voor iedereen ruim genoeg. Het toevoegen van rijbaanscheidingen zou een meerwaarde kunnen zijn.
- De gemeente moet eens gaan luisteren naar bewoners en obstakels zoals de dakkapellen die als paddenstoelen worden gebouwd stoppen.
- bussluis voor de stadsbus
- Breder fietspaden en wellicht eenrichtingsverkeer voor auto's
- bouwwerkzaamheden houden onvoldoende rekening met continue verkeersstroom, geen goed alternatief aangeboden. De weg wordt met bouwhekken ontoegankelijk en er is geen toereikend alternatief
- Bomenperken aanbrengen en meer straatvuil opruimen
- Bijv zebra's.

- Bij studentenhuisen staan vaak rijen dik fietsen waardoor je er niet zo makkelijk langs kan, dit oplossen
- Bij de hoek bij de AH Willem v Noortplein: als voetganger krijg je vaak geen voorrang dicht Antonius Matthaesuslaan. Haaientanden?
- Betere scheiding tussen straat en stoep
- betere oversteek punten (of meer daarvan, inclusief drempels om autoverkeer te remmen)
- Betere handhaving van gedrag door fietsers. Fietser door rood beboeten, mijn zoon als kleuter twee maal door een fiets aangereden. Eenmaal een fiets op de stoep eenmaal op zebrapad door groen, fietser rood
- betere en veiligere oversteekmogelijkheden met name op het Willem Van Noortplein bij AH
- beter/meer fietsstallingsmogelijkheden , interventies zodat minder hard gereden kan worden, zodat oversteken beter wordt
- Beter afstellen verkeerslichten
- beplanting van bewoners op de Adelaarstraat ter hoogte van de molen en de IJzaak verhinderen de doorgang op het voetpad
- Beperken doorgaand autoverkeer
- Bankjes moeten blijven! M.n voor ouderen en mensen met een minder goede conditie is het van groot belang dat bankjes blijven. Fietsen en reclameborden zijn groot probleem.
- Autoverkeer-remmende maatregelen, zebrapaden die voetgangers voorrang geven
- Autoverkeer weren zodat je er met kinderen ook rustig kunt lopen
- Auto in P Nieuwlandstraat eenrichting maken
- Antonius Matthaesuslaan: Geen bussen, snelheidsbeperking (anders dan visueel want dat werkt niet. Men rijdt als gekken)
- Andere indeling wegprofiel stoep/fietspad/parkeren/rijbaan, handhaven snelheid
- alle dwarsgeparkeerde fietsen van de stoep halen en borden van winkels niet midden op de stoep neer laten zetten
- Afval verwijderen. Ligt heel veel troep op straat
- afleren fietsen op de stoep
- abri in Adelaarstraat belemmert het uitzicht, fietsenrekken in Adelaarstraat bij ijsalon belemmeren doorstroming, oversteken op Willem van Noortplein onoverzichtelijk
- aantrekkelijkere uitstraling, minder fietsen op de stoep
- Aantrekkelijkere straat
- aantrekkelijkere winkels, hier en daar een terrasje
- 30 km van maken. tevens drempels plaatsen / handhaven. Nu wordt er te hard / roekeloos gereden met 2 dodelijke ongevallen tot gevolg in afgelopen 2a3 jaar



## V3.6 Hoe kan het fietsen beter worden? - Anders, namelijk

### Meer ruimte voor fietsers

- Zeker voor (jonge) scholieren is deze route verre van ideaal vanwege de smalle fietsstrook in combinatie met bussen en auto's die flink doorrijden af en toe
- Minder parkeermogelijkheden voor de auto bijv maar aan 1 kant vd weg zodat er meer ruimte komt voor zowel fiets als auto
- Ik durf niet langs kaatstraat-Adelaarstraat te fietsen met kinderen, te smal fietspad, bussen, hardrijdend verkeer, laat mijn kind soms op de stoep fietsen.
- Fietspad breder maken, heel vaak staan er auto,'s op het fietspad, en dan kan je er amper langs fietsen
- bredere fietsstroken, fiets meer gelijkwaardig aan auto, snelheidsdrempel bestemmen voor de auto niet voor de fiets!, stoplicht instellen voor de auto niet voor de fiets!
- Bredere fietspaden, eenrichtingsverkeer staduitwaarts.
- Bredere fietspaden of meer drempels
- Bestaande fietspad hoeft maar iets breder
- Afslaan naar zijstraten als fietser is lastig in de spits. Fietspaden niet zo breed en auto's rijden hard ondanks sommige drempels
- fietspaden zijn hier vaak niet noemenswaardige strookjes langs de weg, waarlangs auto's aan te hoge snelheid voorbijrazen.

### Lagere snelheid voor autoverkeer

- Verkeersdrempels aanleggen in de kaat- en adelaarstraat. Stoplichten plaatsen die op rood springen wanneer er te hard gereden wordt.
- Snelheidsgrens, hogere drempels
- snelheidscontrole
- Rijsnelheid van auto's is vaak te hoog in de Willem van Noortstraat. Daarnaast rijden die vaak over de fietsstrook om de verkeersbulten te vermijden. Voorrangregels in de Pieter Nieuwlandstraat worden vaak genegeerd.
- Pieter van Nieuwlandstraat is levensgevaarlijk voor fietsers, weinig ruimte en auto's die met 80 km langs scheuren, niet normaal meer om in deze straat te wonen.
- op sommige plekken wordt veel te hard gereden (pieter nieuwlandstraat). bovendien wordt er nauwelijks rekening gehouden met kinderen op de fiets. krijgt fietsverkeer vaak geen voorrang en past het allemaal maar net.
- Of een combinatie van verlaging van de snelheid met een oplossing als Tolsteegsingel, of vrijliggende fietspaden
- of deze wegen worden 30 gebied en ook zodanig ingericht, of er komen vrijliggende fietspaden (duurzaam veilig) Voor kinderen en ouderen is het laatste het beste.
- Minder snelheidsovertredingen en asociale rijders
- Met name op de Kaatstraat is de situatie nu slecht voor fietsers. Het hele traject zou mijns inziens en dan spreek ik ook als automobilist, 30 km zone moeten worden.
- Meer snelheidscontroles
- Meer duidelijkheid en handhaving in fietsstraat (Troelstralaan, Merelstraat), auto's halen nog steeds fietsers in, snijden af, rijden hard. Te weinig fietsparkeerruimte bij Jumbo en AH (zeker ook voor bakfiets, wat ideaal voor boodschappen is)

- Meer controle op snelheid auto- en motorverkeer. Er wordt echt geraced, vooral s avonds en s nachts, en dat is doodeng voor fietsers
- Meer controle hardrijders
- Matthaeuslaan: veel te hoge snelheden, Kaatstraat: krankzinnige versmalling door bouwplaats - bovendien wordt het zicht op verkeer van rechts (van Oudenoord) ontnomen door gaas, zodat ik inmiddels al 1 keer op het asfalt ben gesmakt.
- Maak het ook een fiets straat, iedereen rijdt hier debiel hard, ookal is de koekoekstraat nu een fiets straat, er wordt nog steeds belachelijk hard gereden, dus anders verkeersdrempels
- Maak er svp niet ook een fietsstraat van, want in de Koekoekstraat is dat uitgelopen op een regelrechte racebaan
- Lagere snelheid voor autoverkeer is m.n. van toepassing na 11uur 's avonds. Dan lijkt het wel een racebaan!
- Lagere snelheid van auto verkeer handhaven dmv controle
- Ik durf niet langs kaatstraat-Adelaarstraat te fietsen met kinderen, te smal fietspad, bussen, hardrijdend verkeer, laat mijn kind soms op de stoep fietsen.
- Hogere verkeersdrempels bij kruispunten zodat auto's echt moeten afremmen en ik linksaf kan slaan. Of misschien mini-rotondes?
- Hogere snelheid voor auto's, meer parkeerruimte voor auto's, meer autoverkeer, beter asfalt, geen drempels of druppels meer
- Het wordt veiliger als er minder door rood gereden wordt! De maximumsnelheid van 50 is al te hoog en deze wordt door veel te veel motoren en automobilisten overschreden.
- handhaven snelheid
- handhaven en controle van snelheden. Soms rijden automobilisten 80 km uur. Alleen ter plekke bekeuren werkt, denk ik.
- Er wordt zo hard gereden op de Antonius Matthaeuslaan sinds de drempels weg zijn en er wordt altijd over het fietspad gereden.
- drempels , versmalling zodat automobilisten echt moeten afremmen, de adelaarstraat is heel gevaarlijk er wordt vaak veel te hard gereden ook door opgefokte jongeren die drugs, drank of energie drankjes gebruiken, groot probleem
- de Adelaarstraat en de Kaatsstraat zijn een ramp om te fietsen, er wordt idioot hard gereden, gleuven in fietspaden. Als ook, een grote aanfluiting de Koekoekstraat, is een fietsstraat geworden, maar er wordt harder gereden dan ooit.
- De Adelaarsstraat is zeer onveilig voor de vele fietsende kinderen die vanuit Tuinwijk naar vogelenbuurt moeten. Je kunt wachten op het eerste ernstige ongeluk. Belachelijk dat auto's daar zo hard kunnen rijden!!!
- bus weg uit Adelaarstraat, want straat is er te smal voor, of lagere snelheid en kleiner type bus (elektrische kleine bus zoals in het museumkwartier rijdt)
- betere controle voor auto's die toch veel te hard gaan en/of óm de verkeersdrempels heenrijden. Ik zie dagelijks auto's om de drempels op de Anthonius. Mlaan heen rijden om niet af te remmen.
- Auto's rijden naar mijn idee stelselmatig te hard door deze straten. Stoplichten en andere obstakels zouden een oplossing kunnen zijn.
- Auto's & motoren rijden harder dan toegestaan (voornamelijk Adelaarstraat/Willen van Noortstraat) / (Bestel) scooters gedragen zich slecht en houden zich niet aan de regels
- afdwingen van de snelheids limit voor auto. Bijv. Pieter Nieuwlandstraat is 30km zonde, maar er wordt harder gereden

- fietspaden zijn hier vaak niet noemenswaardige strookjes langs de weg, waarlangs auto's aan te hoge snelheid voorbijrazen.

### **Minder autoverkeer**

- vooral doorgaande autoverkeer eruit halen, knip bij de brug weertsluizen, daar een autovrije zone maken. weertsluizen, Vecht,molen Zwarte water als icoon voor de stad/buurt één verblijfsgebied
- Minder verkeer: dwz alleen bewonersverkeer.
- minder uitlaatgassen om in te ademen
- Minder doorgaand verkeer (muv bestemmingsverkeer)
- Lastige kruising bij willem van noortplein / pieter nieuwlandstraat. Te druk met auto's en weinig ruimte.
- Fietsstraat; minder auto's door door alleen bewoners toe te laten
- Door de enorm slechte doorstroming (en het niet afnemende verkeer cq. slechte maatregelen), is het enkel drukker geworden in deze straat. Doorstroming van het verkeer aan het begin van de Oudenoord (terug naar oude situatie) zou verbetering zijn
- Brederere wegen en minder doorgaand verkeer
- bij de molen de toegang tot de Hopakker verbieden voor niet-bewonersverkeer (auto's). Dit is een zeer gevaarlijk punt voor fietsers en auto's. Daarmee wordt tevens de zeer drukke Hopakker enigszins ontlast. Wel toegang voor bewoners.
- autoverkeer tot minimum beperken. Enkel autoverkeer voor gehandicapte//spoed/bevoorrading. Pakketjes kunnen ook met de bakfiets. Mannen in pak kunnen ook fietsen.
- alleen bestemmingsverkeer, de mensen die elders wonen houden te weinig rekening met voetgangers, fietsers en het feit dat dit woonwijken zijn

### **Wegdek verbeteren**

- Wegdek in de vorm van de Catharijnesingel: asfalt voor fietsers, stenen voor auto's.
- Vooral wegdek, gaten tussen wegdek van fietsers en automobilisten
- Teveel en te vaak schade aan het asfalt aan de overgang fietspad en rijbaan.
- Kwaliteit asfaltering is matig. In de Adelaar is net nieuw rood asfalt aangelegd wat er echt niet uitziet, gaat over de fietsstrook heen!
- i.c.m. wegdek verbeteren: nieuw geasfalteerd stukje WvNoortplein->WvNstraat sluit niet aan op voorliggend fietspad: au!
- Hogere snelheid voor auto's, meer parkeerruimte voor auto's, meer autoverkeer, beter asfalt, geen drempels of druppels meer
- Fietspaden van rood asfalt voorzien en iets verbreden
- De Van Humboldtstraat is een goed voorbeeld maar een richtingsverkeer. Oplossingen: - Auto's enkel aan een zijde van de straat parkeren. - Fietspaden asfalteren overig wegdek straatstenen (geluidsoverlast?) - Meer met een richtingsverkeer werken.
- De straten en fietspaden zijn beschamend slecht, met supergrote gaten. Nog gevaarlijk ook.
- De overgang van de ene wegdeksoort naar de ander (kuilen, te diep liggende regenputten, geulen, onduidelijke randen, enz.) voor fietsers glad maken.
- de Adelaarstraat en de Kaatsstraat zijn een ramp om te fietsen, er wordt idioot hard gereden, gleuven in fietspaden. Als ook, een grote aanfluiting de Koekoekstraat, is een fietsstraat geworden, maar er wordt harder gereden dan ooit.

- Betere afbakening fietsstroken. Veel autos gebruiken bijv. de fietsstroken om om de verkeersdrempels heen te rijden. Echt heel gevaarlijk. Vooral meer duidelijkheid door bijv kleur asfalt.
- beter wegdek voor fietsers, duidelijker scheiding fiets / auto's, oversteken veiliger
- beter onderhoud (waar het rode asfalt grenst aan het zwarte asfalt ontstaan vaak scheuren en kieren: sneller repareren graag)
- andere bestrating ipv asfalt

### **Minder obstakels (zoals paaltjes)**

- Minder obstakels voor zowel auto als fiets, bijvoorbeeld voor de Rocking Chair. Deelnemers moeten nu slingeren.
- er wordt altijd verbouwd op deze straat en dat zorgt voor obstakels
- De fietsen staan onnodig lang buiten de rekken en half op straat. Vaak ook wrakken.

### **Weg te smal voor busverkeer**

- Weg is te smal voor bussen, vrachtauto's.
- Vooral de bussen zijn gevaarlijk, passen eigenlijk niet door de straat en raken soms bijna de fietsers.
- Veiliger om te fietsen, ik ben bang dat ik aangereden wordt ook door bussen
- Stadsbus haalt fietser in bij wegversmalling waarbij bijna-aanrijding dagelijkse kost is
- Soms voelt het gevaarlijk te fietsen. Dus breedte van fietspad is soms te klein, met name als er bussen rijden voelt het vaak gevaarlijk. Zeker waar wegen wat versmald zijn door drempels. Ook oversteekpunten, W.van Noort, hopakker zijn vaak onlogisch
- Ik vind de bussen gevaarlijk dicht langs fietsers komen
- De bus neemt wel erg veel ruimte in op de weg, erg gevaarlijk voor (jonge) fietsers
- de bus die door de Adelaarstraat rijdt heeft te weinig ruimte waardoor hij vaak op de fietsstrook gaat, erg gevaarlijk!
- Bus weg. Bus rijdt altijd veel te hard en rakelings langs fietsers
- bus weg uit Adelaarstraat, want straat is er te smal voor, of lagere snelheid en kleiner type bus (elektrische kleine bus zoals in het museumkwartier rijdt)
- Bus rijdt ook vaak te hard en dicht langs de fietser

### **Meer groen**

- Verbeteren van het aanzien door meer bomen.
- Meer groen
- Meer en grotere bomen, bv zoals de Lindenbomen die er tot 1959 stonden.

### **Veiligere oversteekplaatsen**

- Veiligere oversteekplaatsen voor fietsers
- Veiligere oversteek
- Veilige oversteek creëren. Met name bij de koekoekstraat - adelaarstraat. En linksafslaan voor fietsers bij kruising hopakker adelaarstraat
- Van Pieter Nieuwlandstraat een fietsstraat maken. En bij de Antonius Mateuslaan en Willem van noortstraat een veiligere oversteekplaats voor schoolgaande kinderen; nu worden auto's boos als je genoodzaakt bent om voorrang te nemen.
- Oversteekplaatsen breder maken

- Oversteekpaden als je naar de overkant moet is er geen wachtplaats zoals ze voor Voetgangers hebben. Voorrangsregel op fietsers.
- minder gevaarlijke oversteekplaatsen, met bij Floris Heermalenstraat
- Kruispunt bij merelstraat kan overzichtelijker
- Kruispunt bij de molen (vooral bij afslaan) veiliger
- Kruispunt adelaarstraat merelstraat onoverzichtelijk
- kruisingen overzichtelijker maken door snoeien groen hoek joh. de bekastraat
- handiger oversteken, komend vanaf kaatstraat op adelaarstraat naar merelstraat. Het is iets verbeterd, maar nog steeds erg jammer dat je twee stoplichten moet hebben om aan de overkant te komen
- Gevaarlijke kruising Adelaarstraat-merelstraat-hopakker aanpakken. Bloedlink daar! Iedereen rijdt door elkaar
- Gevaarlijk kruispunt bij Albert heijn. Afslaande auto's zien fietsers vaak niet. Vaak bijna ongelukken meegemaakt.
- fietsers voorrang op gemotoriseerd verkeer, gemakkelijke oversteken van kaatstraat naar merelstraat en van adelaarstraat naar hopakker
- duidelijker voorrang voor een fietsroute, dlijkhd waar vtgngrs beter door kunnen lopen (denk bijv hoek willem van noort plein/bloemenwinkel, veel overstekers daar niet op zebra pad: betere inrichting kruispunt. ook krspt bij badhu p. n
- de kaatstraat is momenteel erg gevaarlijk door de bouw daar. tevens het stoplicht om oudenoord over te steken gevaarlijk is gelijktijdig met de auto's
- Bredere oversteekpunten
- bijv. hoek Gruttersdijk/Adelaarstraat (levensgevaarlijk punt omdat auto's bijv. de stilstaande bussen inhalen(!) net als je oversteekt, en ook auto's die de hoek om komen scheuren! Auto's die door rood scheuren etc.
- Bij het oversteken van de Adelaarsstraat vanuit de Merelstraat en je wilt daar links gaan, houd je iedereen op omdat auto's van de overkant wel rechtdoor gaan.
- beter wegdek voor fietsers, duidelijker scheiding fiets / auto's, oversteken veiliger
- Afslaan naar zijstraten als fietser is lastig in de spits. Fietspaden niet zo breed en auto's rijden hard ondanks sommige drempels

## Anders

- zie ook onder vraag lopend
- zie mijn antwoord op vorige vraag.
- Wegversmallingen zorgen voor nog even snel inhalen van de fietser en daardoor gevaarlijke situaties, wegversmallingen er uit
- Wegdek in de vorm van de Catharijnesingel: asfalt voor fietsers, stenen voor auto's.
- vrijliggende fietspaden
- vrijliggende fietspaden
- Vrachtwagens voor laden/lossen weren, andere oplossing zoeken
- Voorrangsweg
- Voorrangsregelingen verduidelijken (bij willem van noortplein word je bijna altijd afgesneden als je richting de Antonius Mattheuslaan doorfietst)
- Voorrang zijstraten Pieter Nieuwlandstraat duidelijker (door bijvoorbeeld overal klinkers, ook op de hoofdweg(en))

- Vooral op de pieter nieuwanlandstraat is het autoverkeer in de spits enorm aanwezig. Deze straat wordt als hoofdroute doorgaand verkeer gebruikt terwijl de straat daar niet voor is ingericht. Oa fietsers, wandelaars, bewoners zijn hiervan de dupe.
- vooral doorgaande autoverkeer eruit halen, knip bij de brug weertsluizen, daar een autovrije zone maken. weertsluizen, Vecht,molen Zwarte water als icoon voor de stad/buurt één verblijfsgebied
- verkeerslichten bij de molen anders instellen. fietsers tegelijk groen en de auto's apart.
- verkeerslichten beter afgesteld op fietsers (hoek adelaarstraat naar merelstraat om linksaf te gaan is een ramp evenals hoek hopakker linksaf naar de adelaarstraat)
- Verkeersheuvels verbeteren bussen rijden daar vaak overheen
- Verkeersdrempels aanleggen in de kaat- en adelaarstraat. Stoplichten plaatsen die op rood springen wanneer er te hard gereden wordt.
- Verbinding /oversteek naar fietsstraat jumbo verbeteren
- Verbeteren alternatieve fietsroute van Boshartplantsoen over W Arntzkade naar de molen
- Verbeterde Stoplichten op kruispunten
- veiliger voor kinderen
- Veiliger om te fietsen, ik ben bang dat ik aangereden wordt ook door bussen
- Veilige oversteek creëren. Met name bij de koekoekstraat - adelaarstraat. En linksafslaan voor fietsers bij kruising hopakker adelaarstraat
- Veilig fietspad. Levensgevaarlijk nu op deze route
- Van Pieter Nieuwanlandstraat een fietsstraat maken. En bij de Antonius Mateuslaan en Willem van noortstraat een veiligere oversteekplaats voor schoolgaande kinderen; nu worden auto's boos als je genoodzaakt bent om voorrang te nemen.
- Stoplichten bij Willem van noortplein .,bij het bloemenstalletje
- stoplichten afstellen voor groene golf voor de west-oost en oost-oost richtingen
- Stadsbus haalt fietser in bij wegversmalling waarbij bijna-aanrijding dagelijkse kost is
- Soms voelt het gevaarlijk te fietsen. Dus breedte van fietspad is soms te klein, met name als er bussen rijden voelt het vaak gevaarlijk. Zeker waar wegen wat versmald zijn door drempels. Ook oversteekpunten, W.van Noort, hopakker zijn vaak onlogisch
- Soms staan er auto's dubbel geparkeerd en dat zorgt voor gevaarlijke situaties
- Snelheidsgrens, hogere drempels
- snelheidscontrole
- slimmere stoplichten
- Situatie zoals op de Maliesingel is een idee
- Scheiding tussen fietspad en rijbaan, bv door ophoging van het fietspad
- Scheiden fietspad & weg
- Rijsnelheid van auto's is vaak te hoog in de Willem van Noortstraat. Daarnaast rijden die vaak over de fietsstrook om de verkeersbulten te vermijden. Voorrangsregels in de Pieter Nieuwanlandstraat worden vaak genegeerd.
- rare verkeersopstelling bij adelaarstraat richting merelstraat, gevaarlijke inrit bij pieter nieuwanlandstraat en uitrit pieter nieuwanlandstraat
- punt bij Il Molino te smal als auto fietser daar inhaalt, verkeersdrempel leggen?
- Pieter van Nieuwanlandstraat is levensgevaarlijk voor fietsers, weinig ruimte en auto's die met 80 km langs scheuren, niet normaal meer om in deze straat te wonen.
- Pieter nieuwanlandstraat is rustiger dan de andere straten
- Pieter Nieuwanland een fietsstraat maken (oranje/rood asfalt), waardoor aanwezigheid nog meer wordt benadrukt.

- Overzichtelijkheid Willem van Noortplein kan een stuk beter
- Oversteekpaden als je naar de overkant moet is er geen wachtplaats zoals ze voor Voetgangers hebben. Voorrangregel op fietsers.
- oplossing zoals de adriaan van ostadelaan erg mooi
- op sommige plekken wordt veel te hard gereden (pieter nieuwanlandstraat). bovendien wordt er nauwelijks rekening gehouden met kinderen op de fiets. krijgt fietsverkeer vaak geen voorrang en past het allemaal maar net.
- Ook het kruispunt bij de Adelaarstraat en de Merelstraat bij de molen is een bron van irritatie voor fietsers en bovendien gevaarlijk vanwege alle auto's die hier willen afslaan. Daarnaast is het voor fietsers die bij de molen rechts willen vervelend
- onveilige situaties aanpakken, zoals versmallingen in bochten, bij bushaltes, e.d.
- Of een combinatie van verlaging van de snelheid met een oplossing als Tolsteegsingel, of vrijliggende fietspaden
- of deze wegen worden 30 gebied en ook zodanig ingericht, of er komen vrijliggende fietspaden (duurzaam veilig) Voor kinderen en ouderen is het laatste het beste.
- niet de autos de schuld geven de fietser zijn de grootste veroorzakers
- Minder wegversmallingen zoals in de Pieter Nieuwanland met z'n extra brede stoepen, want dat zorgt alleen maar voor gevaarlijke verkeerssituaties.
- Minder snelheidsovertredingen en asociale rijders
- Minder parkeermogelijkheden voor de auto bijv maar aan 1 kant vd weg zodat er meer ruimte komt voor zowel fiets als auto
- Minder obstakels voor zowel auto als fiets, bijvoorbeeld voor de Rocking Chair. Deelnemers moeten nu slingeren.
- minder gevaarlijke oversteekplaatsen, met bij Floris Heermalenstraat
- Minder bussen en vrachtverkeer
- Middenbermen brengen gevaar voor fietsers door auto's die naar rechts uitwijken. Verkeer uit de wijk heeft moeite op de hoofdweg te komen. Daarom middenbermen en verkeersdrempels bij zijwegen verwijderen zodat alle wegen gelijkwaardig worden.
- Met name op de Kaatstraat is de situatie nu slecht voor fietsers. Het hele traject zou mijns inziens en dan spreek ik ook als automobilist, 30 km zone moeten worden.
- meer verkeersdrempels voor auto's (die doorlopen over het fietspad), die werken stukken beter dan smalle straten voor auto's, de auto's drukken de fietsers weg, brede fietspaden nodigen schoolgaande jeugd uit met zijn 3en naast elkaar te gaan fietsen.
- meer verkeersdrempels
- Meer veiligheid door afgeschermd fiets pad
- Meer snelheidscontroles
- meer ruimte voor auto's, ook bij sommige kruizingen .
- Meer parkeeeplaatsen voor bewoners
- Meer fietsstallingen
- Meer fietsenstallingen
- meer fietsenrekken/fietsenstallingen
- Meer fietsenrekken
- Meer een uitstraling en dat consequent doortrekken
- Meer duidelijkheid en handhaving in fietsstraat (Troelstralaan, Merelstraat), auto's halen nog steeds fietsers in, snijden af, rijden hard. Te weinig fietsparkeerruimte bij Jumbo en AH (zeker ook voor bakfiets, wat ideaal voor boodschappen is)
- Meer drempels

- Meer controle op snelheid auto- en motorverkeer. Er wordt echt geraced, vooral s avonds en s nachts, en dat is doodeng voor fietsers
- Meer controle hardrijders
- Meer auto. Minder Lot
- meer afstand tussen fietsverkeer en autoverkeer. Brede drempel voor autoverkeer, de huidige leiden tot uitwijkmanoeuvres over de fietsstroken
- Meer aandacht voor de verkeersregels: ik ervaar nu dat er geen voorrang wordt verleend, men rijdt te hard, etc. Dus betere signing: meer (voorrangs)borden: fietspaden duidelijk aangegeven middels rode bestrating, zebrapaden, verkeerssluis, drempels..
- meer ruimte voor auto visueel verkleinen door bijv belijning of beplanting. vooral pieter nieuwland
- Matthaesuslaan: veel te hoge snelheden, Kaatstraat: krankzinnige versmalling door bouwplaats - bovendien wordt het zicht op verkeer van rechts (van Oudenoord) ontnomen door gaas, zodat ik inmiddels al 1 keer op het asfalt ben gesmakt.
- Makkelijkere verbinding met omliggende straten (gelijkvloers)
- Maak het ook een fiets straat, iedereen rijdt hier debiel hard, ookal is de koekoekstraat nu een fiets straat, er wordt nog steeds belachelijk hard gereden, dus anders verkeersdrempels
- Maak er svp niet ook een fietsstraat van, want in de Koekoekstraat is dat uitgelopen op een regelrechte racebaan
- m.n. Kaatstraat is nu niet goed vanwege verbouwing. Je kunt vaak wel een andere route kiezen (maar net niet bij Kaatstraat als je richting Lombok moet)
- Lastige kruising bij willem van noortplein / pieter nieuwlandstraat. Te druk met auto's en weinig ruimte.
- Lagere snelheid voor autoverkeer is m.n. van toepassing na 11uur 's avonds. Dan lijkt het wel een racebaan!
- Lagere snelheid van auto verkeer handhaven dmv controle
- Laat ruimte voor fietser zoals het is. Er is genoeg ruimte en als scholieren met 2 of 3 naast elkaar fietsen dan is dat eigen keus. De auto en voetganger heeft ook niet veel meer ruimte. De obstakels beschermen de fietser tegen verdrukking in bochten
- Laat dit geen 2e Kanaalstraat worden!!
- kruispunt kaatstraat-merelstraat vind ik ingewikkeld; zeker als je de Merelstraat in wil als je uit de richting van de kaatstraat komt.
- Kruispunt bij merelstraat kan overzichtelijker
- Kruispunt bij de molen (vooral bij afslaan) veilige
- Kruispunt adelaarstraat merelstraat onoverzichtelijk
- kruisingen overzichtelijker maken door snoeien groen hoek joh. de bekastraat
- Kleinere bussen, geen gelede bussen meer! Voelt zeer onveilig als fietser
- Kaatstaat is ramp door bouw
- iets meer ruimte op de pieter nieuwlandstraat, andere wegen zijn prima
- i.c.m. wegdek verbeteren: nieuw geasfalteerd stukje WvNoortplein->WvNstraat sluit niet aan op voorliggend fietspad: au!
- Hogere verkeersdrempels bij kruispunten zodat auto's echt moeten afremmen en ik linksaf kan slaan. Of misschien mini-rotondes?
- Hogere snelheid voor auto's, meer parkeerruimte voor auto's, meer autoverkeer, beter asfalt, geen drempels of druppels meer



- Het wordt veiliger als er minder door rood gereden wordt! De maximumsnelheid van 50 is al te hoog en deze wordt door veel te veel motoren en automobilisten overschreden.
- Het is gewoo krap, dus we moeten gewoon rekening houden met elkaar. Ik ben niet voor meer of minder ruimte voor fiets
- Herinrichting kruispunt bij de molen
- handiger oversteken, komend vanaf kaatstraat op adelaarstraat naar merelstraat. Het is iets verbeterd, maar nog steeds erg jammer dat je twee stoplichten moet hebben om aan de overkant te komen
- handhaven snelheid
- Handhaven op regels. Een verkeersregel blijkt alleen te werken bij controle en boetes.
- handhaven en controle van snelheden. Soms rijden automobilisten 80 km uur. Alleen ter plekke bekeuren werkt, denk ik.
- Gevaarlijke kruising Adelaarstraat-merelstraat-hopakker aanpakken. Bloedlink daar! Iedereen rijdt door elkaar
- Gevaarlijk kruispunt bij Albert heijn. Afslaande auto's zien fietsers vaak niet. Vaak bijna ongelukken meegemaakt.
- Gescheiden fietspad
- Gescheiden fietspad
- gescheiden fietspad
- geen mogelijkheid meer voor auto's om dit als sluiproute te nemen
- geen doorgaand autoverkeer
- Geen bussen ed
- geen bussen
- Gedrag van fietsers en brommers is het probleem
- Flitspalen voor auto's.
- Flitspalen
- Fietstraat van maken zoals vlakbij na maliesingel
- Fietsstraat; minder auto's door door alleen bewoners toe te laten
- fietsstraat zoals in merelstraat
- fietsparkeren beter organiseren
- Fietspaden van rood asfalt voorzien en iets verbreden
- Fietspaden ipv fietsstroken. Met een stoeprand dus.
- Fietspad/Aparte fietsstrook zoals op de biltstraat
- fietspad gescheiden maken van het autoverkeer
- fietsers voorrang op gemotoriseerd verkeer, gemakkelijke oversteken van kaatstraat naar merelstraat en van adelaarstraat naar hopakker
- erg veel zijstraten waar auto's slecht zicht hebben als ze de doorgaande weg op willen rijden en daarom op fietsstrook opstellen/oprijden
- Er wordt zo hard gereden op de Antonius Matthaesuslaan sinds de drempels weg zijn en er wordt altijd over het fietspad gereden.
- Er wordt door rood gereden, fietsers rijden vanaf de brug aan de verkeerde kant van de weg via de molen de merelstraat richting jumbo in. Stilstaande bussen worden ingehaald.
- er wordt altijd verbouwd op deze straat en dat zorgt voor obstakels
- Er fietsen ook veel kinderen, veiligheid dient daarom verbeterd te worden, vooral in de adelaarstraat en de kaatstraat
- eenrichtingsverkeer van maken
- Eenrichtingsverkeer van de Pieter Nieuwland maken. De straat is nu te smal

- Een richtingsverkeer buurt uit richting KdeJweg in combinatie met Talmalaan compartiment maken als rondweg van waaruit men de buurt in kan
- een betere verdeling van het autoverkeer. Nu 6000 auto's per dag door de AM, 3750 door de PN en 1950 door de IH. Ik vraag me af waarom dat niet evenrediger is verdeeld.
- Een apart fietsvak
- Een apart fietspad zodat het veiliger wordt
- Duidelijkere stoplichten
- Duidelijkere scheiding fietspad en zijwegen, nu lijkt het fietspad af en toe over de aansluiting met een zijweg heen te gaan.
- Duidelijkere aanwijzing stoplicht (vanuit Kaatstraat richting Merelstraat)
- duidelijker voorrang voor een fietsrte, dlijkhd waar vtgngrs beter door kunnen lopen (denk bijv hoek willem van noort plein/bloemenwinkel, veel overstekers daar niet op zebra pad: betere inrichting kruispunt. ook krspt bij badhu p. n
- duidelijke fietsstroken
- Dubbelparkeren beboeten/onmogelijk maken
- drempels, zebra's enzovoort. Met kinderen is het echt eng hier op de fiets!
- drempels , versmalling zodat automobilisten echt moeten afremmen, de adelaarstraat is heel gevaarlijk er wordt vaak veel te hard gereden ook door opgefokte jongeren die drugs, drank of energie drankjes gebruiken, groot probleem
- Doorgang bij stoplicht voor fietsers.
- Door rood rijden door verkeer in het algemeen, en bezorg scooters die alle regels aan de laars lappen echt gaan aanpakken
- Door de enorm slechte doorstroming (en het niet afnemende verkeer cq. slechte maatregelen), is het enkel drukker geworden in deze straat. Doorstroming van het verkeer aan het begin van de Oudenoord (terug naar oude situatie) zou verbetering zijn
- Desnoods maak je ook hier een fietsgebief van auto's te gast
- De Van Humboldtstraat is een goed voorbeeld maar een richtingsverkeer. Oplossingen: - Auto's enkel aan een zijde van de straat parkeren. - Fietspaden asfalteren overig wegdek straatstenen (geluidsoverlast?) - Meer met een richtingsverkeer werken.
- de meeste automobilisten passen hun snelheid aan aan de actuele verkeersdruk; kwestie van zelfbewust en verantwoord rijgedrag. Verkeershufters gaan zich nooit aanpassen, ongeacht welke maatregel!
- De kruising / stoplichten voor fietsers vanuit de laatstejaars richting de meelstraat is iets verbeterd. Maar nog steeds niet optimaal.
- de kaatstraat is momenteel erg gevaarlijk door de bouw daar. tevens het stoplicht om oudenoord over te steken gevaarlijk is gelijktijdig met de auto's
- De fietsen staan onnodig lang buiten de rekken en half op straat. Vaak ook wrakken.
- De drempel terug laten keren in de Pieter Nieuwlandstraat die weg is gehaald & snelheidscamera's!!!!!!!!!!
- de Adelaarstraat en de Kaatsstraat zijn een ramp om te fietsen, er wordt idioot hard gereden, gleuven in fietspaden. Als ook, een grote aanfluiting de Koekoekstraat, is een fietsstraat geworden, maar er wordt harder gereden dan ooit.
- De Adelaarsstraat is zeer onveilig voor de vele fietsende kinderen die vanuit Tuinwijk naar vogelenbuurt moeten. Je kunt wachten op het eerste ernstige ongeluk. Belachelijk dat auto's daar zo hard kunnen rijden!!!
- controle op verkeersgedrag, positieve feedback op sociaal gedrag
- Bus weg. Bus rijdt altijd veel te hard en rakelings langs fietsers

- bus weg uit Adelaarstraat, want straat is er te smal voor, of lagere snelheid en kleiner type bus (elektrische kleine bus zoals in het museumkwartier rijdt)
- Bus rijdt ook vaak te hard en dicht langs de fietser
- Brederere wegen en minder doorgaand verkeer
- bredere fietsstroken, fiets meer gelijkwaardig aan auto, snelheidsdrempel bestemmen voor de auto niet voor de fiets!, stoplicht instellen voor de auto niet voor de fiets!
- Brederere fietspaden, eenrichtingsverkeer staduitwaarts.
- Brederere fietspaden of meer drempels
- bijv. hoek Gruttersdijk/Adelaarstraat (levensgevaarlijk punt omdat auto's bijv. de stilstaande bussen inhalen(!) net als je oversteekt, en ook auto's die de hoek om komen scheuren! Auto's die door rood scheuren etc.
- Bij het oversteken van de Adelaarsstraat vanuit de Merelstraat en je wilt daar links gaan, houd je iedereen op omdat auto's van de overkant wel rechtdoor gaan.
- bij de molen de toegang tot de Hopakker verbieden voor niet-bewonersverkeer (auto's). Dit is een zeer gevaarlijk punt voor fietsers en auto's. Daarmee wordt tevens de zeer drukke Hopakker enigszins ontlast. Wel toegang voor bewoners.
- betere route voor auto's. Nu worden zowel de ant mat als pieter nieuwlnd gebruikt voor doorgaand verkeer naar kardi d j
- betere controle voor auto's die toch veel te hard gaan en/of óm de verkeersdrempels heenrijden. Ik zie dagelijks auto's om de drempels op de Anthonius. Mlaan heen rijden om niet af te remmen.
- Betere afbakening fietsstroken. Veel autos gebruiken bijv. de fietsstroken om om de verkeersdrempels heen te rijden. Echt heel gevaarlijk. Vooral meer duidelijkheid door bijv kleur asfalt.
- beter wegdek voor fietsers, duidelijker scheiding fiets / auto's, oversteken veiliger
- Beter schoonhouden wegdek o.a. Door bouw (kaatstraat), geen opstallen lossende vrachtwagens (rio winkel)
- autoverkeer tot minimum beperken. Enkel autoverkeer voor gehandicapte//spoed/bevoorrading. Pakketjes kunnen ook met de bakfiets. Mannen in pak kunnen ook fietsen.
- autocapaciteit Kaatstraat naar Oude noord flink vergroten en hufterig fiets gedrag aanpakken.
- Auto's rijden naar mijn idee stelselmatig te hard door deze straten. Stoplichten en andere obstakels zouden een oplossing kunnen zijn.
- Auto's die meer rekening houden met fietsers
- Auto's & motoren rijden harder dan toegestaan (voornamelijk Adelaarstraat/Willen van Noortstraat) / (Bestel) scooters gedragen zich slecht en houden zich niet aan de regels
- Auto obstakels plaatsen
- Als een ieder zich aan de verkeersregels houdt, is er geen probleem. De auto's willen doorrijden en de fietsers ook. Alles moet snel en het is nog pijn de enige weg in de stad voor de auto om daar te komen, dus alles verzamelt zich ook Zo.
- Als de verbouwing van het voormalig DMO-gebouw worden afgerond en het fietspad weer in gebruik wordt genomen
- alleen bestemmingsverkeer, de mensen die elders wonen houden te weinig rekening met voetgangers, fietsers en het feit dat dit woonwijken zijn
- al die drempels voor de auto's vormen ook vervelende drempels voor fietsers, zeker als ze steil zijn.

- Afsluiten of 1 richtingsverkeer maken van gedeelte Kaatstraat tot aan de molen: alleen doorgang voor bussen
- Afslaan naar zijstraten als fietser is lastig in de spits. Fietspaden niet zo breed en auto's rijden hard ondanks sommige drempels
- Afscheiding tussen fietspad en autoweg dmv berm of drempels. Meer stoplichten
- Afbakening tussen auto en fiets. Fietsers netjes achter elkaar
- aantrekkelijkere inrichting
- Fietsstraat inrichten, vooral Pieter Nieuwlandstraat 2) Voorrang van rechts waarborgen, bijvoorbeeld gelijkwaardige bestrating (klinkers) 3) 30 kilometer p/u zone handhaven of anders verkeer omleiden middels knip/afsluiting
- #V: Doorstroom van niet bewoners vind vnl. plaats omdat vanaf de oudenoord de route naar de k. de jongweg via de adedelaar.. korter is dan via de Talmal. Afkappen van de Nieuwlandstr. maakt Math.In. een slechte optie. (tijdwinst is dan te klein)
- Verkeerslichten langer op groen bij monicabrug

## V4.4 Hoe kan het oversteken beter worden? - Anders, namelijk

### Minder autoverkeer

- Dat de toegangswegen minder toegankelijk moeten zijn, alles via de singel/hopakker ipv koekoek lijster en valkstraat
- Minder asocialen automobilisten

### Lagere snelheid voor autoverkeer

- P.Nieuwlanstraat een oversteekplaats...autos rijden te hard en rechts krijgt geen voorrang
- Lagere snelheid autos door ervoor te zorgen dat ze niet snel kunnen ipv enkel max snelheid verlagen
- Bus rijdt te hard
- afdwingen van de snelheid limit
- Zebra en stoplichten en oversteken in twee stukken. Handhaven snelheid auto's waardoor het verkeer overzichtelijker en duidelijker wordt.
- Weinig zebra paden, auto's rijden hard
- Weet zosnel geen oplossing, mogelijk snelheid autoverkeer aanpassen (vermindert ook de drukte)
- Stoplichten Verminderd direct ook de snelheid
- snelheid van 50 is in principe prima, maar pak mensen die 80 km/h rijden aan. Ook onhoorbare elektrische scooters en normale pizzascooters zijn gevaarlijk
- Snelheid handhaven dmv controle en bekeuren
- Obstakels voor auto's (bijv bloembakken) zodat ze minder hard rijden
- mogelijk meer zebrapaden en/of stoplichten; t is vooral heel gevaarlijk om (met kinderen) deze straten over te steken vanwege hard rijden en veel auto's (scooters, motoren)
- Minder hardrijdende aso's
- Meer stoplichten om de snelheid te minderen
- Meer controle op snelheid en minder bussen
- meer boetes schrijven voor hard rijders
- Lagere snelheid in de zin dat auto's er vaak het snelheidslimiet overschrijden

- lagere snelheid (bv 20km/uur) en meerdere smalle zebrapaden (geen stoplichten, dan krijgen we teveel vieze uitlaatdampen die blijven hangen)
- Juist auto's door laten rijden. Niet knijpen, wel lage snelheid.
- Handhaving snelheid
- echt obstakels anders gaan die opgefokte bestuurders hun snelheid niet aanpassen. Er is zoveel verkeer van ouders met kinderen op de fiets en het is levensgevaarlijk zeker in het spitsuur op de adelaarstraat bij de Albert Heijn
- controle snelheid
- Voorrang kruisende straten alles 30km/uur HANDHAVEN
- Opmerking: oversteken is regelmatig erg gevaarlijk, temeer omdat vaak met hoge snelheden wordt gereden, zelfs aan de linkerkant van de weg!!
- Je moet altijd super goed opletten omdat sommige auto's en motoren als gekken door de straat rijden; dat is het grootste probleem.
- Duidelijke plekken waar je met voorrang kan oversteken - zowel voetgangers als fietsen - zonder dat automobilisten boos worden dat ze langzamer moeten gaan rijden.

### **Kortere oversteken (bijvoorbeeld door de weg te versmallen)**

- Tussenberm bij oversteek om van koekoeksstraat adelaarstraat over te steken.
- lagere snelheid (bv 20km/uur) en meerdere smalle zebrapaden (geen stoplichten, dan krijgen we teveel vieze uitlaatdampen die blijven hangen)
- Zebrapaden icm kortere oversteekplekken
- Zebrapad, oversteekplaats met tussenstop
- stoplicht en/of middenstrook om te stoppen
- Oversteek in 2 delen mogelijk maken (vluchtheuvel in het midden)
- op meer plekken goed over kunnen steken dmv middengeleiders
- Op een aantal plaatsen een verkeersheuvel met rustpunt in het midden om het oversteken in twee stappen mogelijk te maken. Dit is o.a. al zo bij de Albert Heijn; Stoplichten?
- of middenberm, zodat halverwege rustpunt is. afslaand verkeer en recht doorgaand niet gelijktijdig groen geven, geen enkele baan voor linksaf of rechtdoor en/of rechtsaf , verkeer hoopt teveel op
- Mogelijkheid om weg op te delen, met in het midden een rust plek. Verder ook duidelijkere zebrapaden, of fiestoversteekplekken
- Middenberm / vluchtheuvels
- Meer tussenstukjes op de helft vd weg, zebrapaden, door hoge busjes, slecht zicht
- meer oversteekpunten met halvering van de straat, dat je in het midden even kan blijven staan
- Meer 'eilanden' zodat je de helft v.d. weg kunt oversteken
- langer op groen voor ouderen, slechter ter been of mensen met kinderen, en betere middenberm waar je niet van je sokken gereden wordt.
- In net midden van de straat oversteekheuvels (zoals nu tegenover de AH Willem van Noortstraat)
- er zijn voldoende plaatsen waar je de wegen in twee keer kan oversteken (zoals tegenover de AH). Eventueel enkele van dit soort punten toevoegen.
- middenberm maken indien mogelijk

### **Meer oversteekplaatsen**

- P.Nieuwlanstraat een oversteekplaats...autos rijden te hard en rechts krijgt geen voorrang

- Van Pieter van Nieuwlandstraat een oversteek naar het parkje van Willem van Noortplein
- er zijn genoeg oversteekplaatsen (maar je wilt vaak toch ergens anders)
- mogelijk meer zebrapaden en/of stoplichten; t is vooral heel gevaarlijk om (met kinderen) deze straten over te steken vanwege hard rijden en veel auto's (scooters, motoren)
- Zebrapad maken op meer plekken dan nu het geval is.
- Voetgangers oversteekplaatsen of zebrapaden
- Voetgangers oversteek pad
- Verplaats verkeersdrempels bij kruisingen. Afremmend verkeer wekt de indruk dat je voorrang krijgt, maar dat is soms niet het geval. Tevens meer zebra's aanbrengen.
- Vaker oversteekpunten, overzichtelijkheid verbeterd Meer overzichtelijk en vaker oversteekpunten
- Punten inrichten waar de voetganger voorrang heeft met oversteken; bijvoorbeeld een zebrapad
- Oversteekplaatsen creëren. Minst ingrijpend, meest kostenefficiënt.
- Oversteekpaden en duidelijke voorrangregels
- Meer zebrapad/oversteekplaatsen
- Meer oversteekpunten waar voetgangers voorrang hebben op autoverkeer
- meer oversteekpunten met halvering van de straat, dat je in het midden even kan blijven staan
- Meer oversteekpunten als zebra of stoplicht
- Meer oversteekpunten
- meer oversteekplaatsen en/of zebrapaden
- Meer oversteek plekken met zebrapad
- Meer oversteek plaatsen
- In de Pieter Nieuwlandstraat is er bijvoorbeeld geen enkele plek waar je veilig kunt oversteken.
- er zijn voldoende plaatsen waar je de wegen in twee keer kan oversteken (zoals tegenover de AH). Eventueel enkele van dit soort punten toevoegen.
- Eenrichtingsverkeer geeft mogelijkheid tot smallere wegen, meer zebrapaden, en aandacht voor uitingen voorrangregels. Vaak krijgt verkeer geen voorrang omdat bovengenoemde straten gezien worden als doorgaandverkeer wegen.
- Betere doorstroming autos waardoor meer oversteek gelegenheid ontstaat
- betere ' vaste' oversteekplekken, waarbij het duidelijk is dat er hier overgestoken wordt

### **Overzichtelijkere oversteekplaatsen**

- oversteek Willem van Noortplein - Van Humboldtstraat kan zowel voor voetgangers als fietsers overzichtelijker worden gemaakt. grootste bottle neck in deze route
- Geen obstakels bij een oversteekplaats. Thv de Jacob van der Borchstraat eindigt een oversteek bv bij een boom en een vuilnisbak. Wie bedenkt zoiets?
- zoveel mogelijk oversteekplaatsen op een verkeersdrempel aanleggen, zodat de auto's wel moeten afremmen
- Zebrapaden op de belangrijkste oversteekpunten. Obstakel (werkende drempels) rond oversteekpunten.
- Zebrapaden en duidelijk gemarkeerde plekken om over te steken
- Voor het autoverkeer goed herkenbare oversteekplaatsen. Duidelijk maken dat fietsers daar ook moeten stoppen voor voetgangers (fietsers veroorzaken misschien wel meer problemen dan auto's)

- verkeer met name bij kruispunt Hopakker/Adelaarstraat is zwaar onverzichtelijk, veel verkeer houdt zich niet aan regels. De nieuwe fietsstoplichten met pijltje op dit kruispunt leidt tot gevaarlijke situaties. Fietsers kruizen zo schuin de weg over
- Vaker oversteekpunten, overzichtelijkheid verbeterd Meer overzichtelijk en vaker oversteekpunten
- toevoegen van zebrapaden
- Plantenbakken midden stuk tegenover ah op willen v noortplein benemen uitzicht bij oversteken
- Pieter van nieuwanlandstraat gevaarlijk om over te steken door geparkeerde auto's en laag hangende zon weinig overzicht.
- Overzichtelijker maken. Geen geparkeerde busjes, vrachtwagens e.d. bij oversteekplekken. Bij koekkoekstraat echt onoverzichtelijk.
- Overzichtelijk maken kruispunten
- Oversteken vaak gevaarlijk
- Oversteekpaden en duidelijke voorrangregels
- Oversteek plekken liggen soms na een bocht, je kunt niks zien
- Opmerking: oversteken is regelmatig erg gevaarlijk, temeer omdat vaak met hoge snelheden wordt gereden, zelfs aan de linkerkant van de weg!!
- op meer plekken goed over kunnen steken dmv middengeleiders
- Op aantal plaatsen is oversteken nu rommelig met verkeer van verschillende kanten en bushalte
- of middenberm, zodat halverwege rustpunt is. afslaand verkeer en recht doorgaand niet gelijktijdig groen geven, geen enkele baan voor linksaf of rechtdoor en/of rechtsaf , verkeer hoopt teveel op
- Minder, en duidelijke oversteekpunten. Geen geslinger met autos door paaltjes en drempels.
- Meer tussenstukjes op de helft vd weg, zebrapaden, door hoge busjes, slecht zicht
- Meer overzicht op overgangspunten. Er staan vaak auto's op hoeken geparkeerd daar waar je over moet steken, Willem van Noort en Adelaarstraat. Stoplicht overgang ook gevaarlijk op Mlaan heel veel mensen rijden door rood
- Meer kijkruimte voor de auto's om over te steken uit de zijstraten.
- meer helderheid waar over te steken. Gebruik van zebra's bijvoorbeeld.
- meer en duidelijke zebrapaden
- Kruispunt Adelaarstraat/Gruttersdijk levensgevaarlijk vanwege auto's die bussen inhalen (en dus) onzichtbaar zijn als je oversteekt!) Auto's rijden vaak door rood! Stoplichten moeten 24-7 aanblijven.
- Kruising naar de Pieter Nieuwanlandstraat is levensgevaarlijk, Wordt vooral door doorgaand verkeer gebruikt.
- het verbeteren van het zicht. Nu moet je ook op meerdere kanten letten. 2 richtingsverkeer, fietsers die willen oversteken en 's ochtends ouders met kinderen die ook op hetzelfde punt willen oversteken.
- Het kruispunt bij Il Molino is supergevaarlijk en onvriendelijk voor voetgangers en voor fietsers. Een kruis op de weg is weggehaald, waardoor oversteken nog lastiger is geworden.
- het enige probleempunt is met auto oversteken vanuit Willem van Noortplein naar van Humboldtstraat of linksaf naar Matheuslaan, vanwege zoveel soorten gebruikers vanuit beide richtingen

- Gevaarlijk door de bochten / weinig overzicht. Ook bij oelarys niet duidelijk wanneer je kunt oversteken
- Extra zebrapaden
- duideljkere punten waar voetgangers altijd voorrang hebben
- Duidelijkere punten om de straat over te kunnen steken
- Duidelijker zebra's. Zodat verkeer stopt voor overstekende personen.
- Duidelijke zebrapaden, fietspaden breder of maakt er een fietsstraat van daar de kaatstraat er smal is, ook zonder het bouwverkeer
- Duidelijke zebrapaden met aanduiding dat zowel autoverkeer als fietsverkeer hier moet stoppen. Kennelijk vergeet men de verkeersregels. In deze buurt waar veel kinderen wonen is dat gevaarlijk.
- Duidelijke plekken waar je met voorrang kan oversteken - zowel voetgangers als fietsen - zonder dat automobilisten boos worden dat ze langzamer moeten gaan rijden.
- Duidelijke oversteekpunten met bijv zebrapad bij AH willem van noort
- Duidelijke oversteekplekken zoals een zebra
- duidelijke oversteek plaatsen met knipperlichten en zebrapad
- drempels waardoor auto's niet kunnen crossen, zebrapaden, stoplichten. Vanuit de van Humboldt lukt het soms niet om met de fiets of te voet over te steken, je wordt zo omver gereden en niemand stopt
- De kruispunten zijn onoverzichtelijk, oversteekpunten zijn niet goed zichtbaar
- Bloembakken weg bij Willem van Noortplein of planten in de bak snoeien. De bakken beperken het zicht bij het oversteken.
- Betere oversteekplaatsen, zeker in de buurt van de Koekoeksschool, bijv zebrapaden
- betere ' vaste' oversteekplekken, waarbij het duidelijk is dat er hier overgestoken wordt

## **Zebrapaden**

- Mogelijkheid om weg op te delen, met in het midden een rust plek. Verder ook duidelijkere zebrapaden, of fietsoversteekplekken
- meer zebras
- Meer zebrapaden, Doorgaande weg bij bocht Albert Heijn verbeteren
- Meer zebrapaden met drempel.
- meer zebrapaden en zeker niet de weg versmallen, daar worden automobilisten agressief van.
- meer zebrapaden (bijvoorbeeld voor de AH)
- Meer zebrapaden
- Meer zebrapaden
- Meer zebrapaden
- Meer zebrapaden
- Meer zebrapaden
- Meer zebrapaden
- Meer zebrapaden
- Meer zebrapaden
- meer zebrapaden
- meer zebrapaden
- meer zebrapaden
- Meer zebrapad/oversteekplaatsen
- meer zebra's (want daar heeft de wandelaar voorrang!)
- Meer zebra's



- meer zebra's
- Meer tussenstukjes op de helft vd weg, zebrapaden, door hoge busjes, slecht zicht
- Meer oversteekpunten als zebra of stoplicht
- meer oversteekplaatsen en/of zebrapaden
- Meer oversteek plekken met zebrapad
- meer helderheid waar over te steken. Gebruik van zebra's bijvoorbeeld.
- meer en duidelijke zebrapaden
- Maak stuk van dio drogist tot en met badhu verhoogd. Auto's gaan langzamer door drempel. Leg ook zebra's aan daar.
- Kruizen op de weg bij kruisingen. Zebrapaden.
- Haaietanden bij zebrapad
- Geen fietsers tegen de richting in. Flitspaal bij stoplichten. Zebrapaden.
- Gebruik maken van een zebrapad
- Extra zebrapaden
- Evt zebrapaden
- Eenrichtingsverkeer geeft mogelijkheid tot smallere wegen, meer zebrapaden, en aandacht voor uitingen voorrangregels. Vaak krijgt verkeer geen voorrang omdat bovengenoemde straten gezien worden als doorgaandverkeer wegen.
- ECHTE zebrapaden
- Duidelijker zebra's. Zodat verkeer stopt voor overstekende personen.
- Duidelijke zebrapaden, fietspaden breder of maakt er een fietsstraat van daar de kaatstraat er smal is, ook zonder het bouwverkeer
- Duidelijke zebrapaden met aanduiding dat zowel autoverkeer als fietsverkeer hier moet stoppen. Kennelijk vergeet men de verkeersregels. In deze buurt waar veel kinderen wonen is dat gevaarlijk.
- duidelijke zebrapaden aanleggen
- Duidelijke zebrapaden
- Duidelijke oversteekpunten met bijv zebrapad bij AH willem van noort
- Duidelijke oversteekplekken zoals een zebra
- duidelijke oversteek plaatsen met knipperlichten en zebrapad
- Duidelijk kenbaar maken dat de auto te gast is. Voorrang geven aan fietsers en voetgangers door duidelijke aanwijzingen: zeebrapaden, voorrangsborden etc. Minder ruimte voor auto's, zodat bestuurders 'gedwongen' worden om beter op fietsers te letten.
- drempels waardoor auto's niet kunnen crossen, zebrapaden, stoplichten. Vanuit de van Humboldt lukt het soms niet om met de fiets of te voet over te steken, je wordt zo omver gereden en niemand stopt
- Betere zichtlijnen, zebrapaden
- Betere oversteekplaatsen, zeker in de buurt van de Koekoeksschool, bijv zebrapaden
- Aanleg zebrapad
- aanleg drempel maar zodanig dat auto na passeren drempel niet hinderlijk (met veel herrie) optrekt; herinvoering van zebrapaden in combi met vriendelijke drempel (zoals in Zeist: Steynlaan aldaar) en voorlichting dat voetganger MOET hebben!!

## Anders

- meer tijd voor oversteken bij stoplichten
- meer plekken waar je met kinderwagen de stoep op en af kunt

- Meer overzicht op overgangspunten. Er staan vaak auto's op hoeken geparkeerd daar waar je over moet steken, Willem van Noort en Adelaarstraat. Stoplicht overgang ook gevaarlijk op Mlaan heel veel mensen rijden door rood
- Meer oversteekpunten als zebra of stoplicht
- Meer fietsstraten. Minder door rood rijden. Strengere controle op motoren en auto's, ook qua geluid. Door de Hopakker ook mee te nemen in de plannen!
- Meer drempels
- Meer controle op door rood rijden. Met name het kruispunt merelstraat adelaarstraat
- Maak stuk van die drogist tot en met badhu verhoogd. Auto's gaan langzamer door drempel. Leg ook zebra's aan daar.
- m.n. rond Willem van Noortplein, voor verkeer komend vanuit de Adelaarstraat
- m.n. bij Willem van Noortplein is situatie onoverzichtelijk en voelt deze onveilig (niet alleen met kleine kinderen, ook als volwassene alleen)
- langer op groen voor ouderen, slechter ter been of mensen met kinderen, en betere middenberm waar je niet van je sokken gereden wordt.
- Kruizen op de weg bij kruisingen. Zebra's.
- Kruispunt Adelaarstraat/Gruttersdijk levensgevaarlijk vanwege auto's die bussen inhalen (en dus) onzichtbaar zijn als je oversteekt!) Auto's rijden vaak door rood! Stoplichten moeten 24-7 aanblijven.
- Kruising naar de Pieter Nieuwlandstraat is levensgevaarlijk, Wordt vooral door doorgaand verkeer gebruikt.
- Kortere wachttijden voor fietsers en voetgangers.
- Juist NIET de weg versmallen; krapte is voor alle gebruikers het probleem.
- In de Pieter Nieuwlandstraat is er bijvoorbeeld geen enkele plek waar je veilig kunt oversteken.
- Iedereen de verkeersregels laten kennen... gevaarlijke situaties ontstaan het vaakst door dom/onoplettend gedrag
- het verbeteren van het zicht. Nu moet je ook op meerdere kanten letten. 2 richtingsverkeer, fietsers die willen oversteken en 's ochtends ouders met kinderen die ook op hetzelfde punt willen oversteken.
- Het kruispunt bij Il Molino is supergevaarlijk en onvriendelijk voor voetgangers en voor fietsers. Een kruis op de weg is weggehaald, waardoor oversteken nog lastiger is geworden.
- Het gevaar is het wangedrag van fietsers en vooral ook snelle elektrische fietsen ook met bejaarden erop. Wegaanpassingen en stoplichten betekent fiets gaat over de stoep. Handhaven en communiceren wat je handhaaft.
- het enige probleempunt is met auto oversteken vanuit Willem van Noortplein naar van Humboldtstraat of linksaf naar Matheuslaan, vanwege zoveel soorten gebruikers vanuit beide richtingen
- Het asociale gedrag van weggebruikers aanpakken ik vind de fietsers op dit moment een grotere overlast in het verkeer als de auto's
- Haaietanden bij zebra's
- Gevaarlijk door de bochten / weinig overzicht. Ook bij Olearys niet duidelijk wanneer je kunt oversteken
- Geen Parkeerplekken bij zijstraten. Kan slecht auto's zien bij oversteken lopen per fiets of per auto
- Geen fietsers tegen de richting in. Flitspaal bij stoplichten. Zebra's.

- geen bussen
- flitspalen gekoppeld aan stoplichten in de wijk en stoplicht langer op rood
- flitspalen bij door rood licht rijden, gebeurt erg veel
- Fietsstraat zoals in merelstraat
- Fietsstraat
- fietspaden gescheiden, meer drempels, meer groen: Het is een woonwijk!!!!
- Fietsers netjes op fietspad en stoplichten voor fietsers
- fietsers die door rood en over de stoep rijden bekeuren
- fiets-voetganger conflict - fietsers verlenen niet of nauwelijks voetgangers voorrang
- Eenrichtingsverkeer voor auto's
- Eenrichtingsverkeer Pieter Nieuwlandstraat, geen autoverkeer vanaf Willem van noort plein
- Eenrichtingsverkeer geeft mogelijkheid tot smallere wegen, meer zebrapaden, en aandacht voor uitingen voorrangregels. Vaak krijgt verkeer geen voorrang omdat bovengenoemde straten gezien worden als doorgaandverkeer wegen.
- Duidelijker fietspad, minder bussen
- Duidelijke zebrapaden, fietspaden breder of maakt er een fietsstraat van daar de kaatstraat er smal is, ook zonder het bouwverkeer
- Duidelijke zebrapaden met aanduiding dat zowel autoverkeer als fietsverkeer hier moet stoppen. Kennelijk vergeet men de verkeersregels. In deze buurt waar veel kinderen wonen is dat gevaarlijk.
- Duidelijke plekken waar je met voorrang kan oversteken - zowel voetgangers als fietsen - zonder dat automobilisten boos worden dat ze langzamer moeten gaan rijden.
- Duidelijke drempels ipv de verhogingen waar iedereen om heen rijdt
- Duidelijk kenbaar maken dat de auto te gast is. Voorrang geven aan fietsers en voetgangers door duidelijke aanwijzingen: zeebrapaden, voorrangsborden etc. Minder ruimte voor auto's, zodat bestuurders 'gedwongen' worden om beter op fietsers te letten.
- drempels waardoor auto's niet kunnen crossen, zebrapaden, stoplichten. Vanuit de van Humboldt lukt het soms niet om met de fiets of te voet over te steken, je wordt zo omver gereden en niemand stopt
- Drempels / stoplichten
- Door rood rijden door auto's gebeurt veel te vaak.
- denk ook aan de kinderen van de buurt
- De weg roze verven en pelikanen toevoegen. Stomme vraag. Wat moet beter?
- de verkeersknip bij de Monicabrug weghalen
- dat auto's niet op de kruizing kunnen blijven staan ( en dan als nog rijden als de voetgangers groen hebben)
- controle op door rood rijden van auto's
- Bredere stoepen, beter kunnen kijken
- bredere plek voor wachtende fietsers die tussen 2 rijstroken staan om over te kunnen steken, wachtend voor de langsrazende auto's
- Bloembakken weg bij Willem van Noortplein of planten in de bak snoeien. De bakken beperken het zicht bij het oversteken.
- Blijf het autoverkeer dat hoort bij de bewoners respecteren door daar ruimte aan te bieden inclusief ruimte voor parkeerplekken
- Betere zichtlijnen, zebrapaden
- Betere stoplichten

- betere parkeeropties voor fietsen, motors en ook auto's, bredere fietspaden (fietsers beschadigen geparkeerde autos bij gebrek aan ruimte, ik heb veel schade op jaarbasis)
- Betere oversteekplaatsen, zeker in de buurt van de Koekoeksschool, bijv zebrapaden
- Betere drempels geen bussen meer
- Betere doorstroming van fietsers en auto's waardoor het makkelijker wordt over te steken
- betere doorstroming van autoverkeer. Het is nu lastig deze straten op te komen vanuit zijstraten. Fietsen en lopen gaat prima.
- Betere doorstroming autos waardoor meer oversteek gelegenheid ontstaat
- betere doorstroming verkeer. in en uit de stad betere doorstroming particulier verkeer
- Betere afstemming verkeerslichten
- Beter zichtbaar maken dat verkeer van rechts voorrang heeft. Dit wordt zelden verleend.
- Beter uitzicht op kruisingen creëren door niet verdiepte uitritten te creëren... nu is net voor een uitrit nog een singer in het fietspad aangelegd waardoor automobilist slecht zich naar links heeft
- Beter afstellen verkeerslichten
- auto's rijden vaak door rood bij kruispunt molen Adelaarstraat/Hopakker/Merelstraat, dus bekeuren bij door rood rijden!
- Alle antwoorden zijn auto-onvriendelijk ingestoken, maar auto's verdwijnen niet. De gemeente moet op zoek naar andere oplossingen dan bovenstaande suggesties.
- Aanleg zebrapad
- aanleg drempel maar zodanig dat auto na passeren drempel niet hinderlijk (met veel herrie) optrekt; herinvoering van zebrapaden in combi met vriendelijke drempel (zoals in Zeist: Steynlaan aldaar) en voorlichting dat voetganger MOET hebben!!
- aan banden leggen agressieve weggebruikers, dit geldt OOK voor Oudenoord!
- #V: Verkeer dat slechts de stad uit wil zou gemotiveerd moeten worden vanuit de Oudenoord via de Draaiweg & Talmalaan naar de K.de Jongweg te gaan. (Geen shortcut door de wijk.)

## V5 U gaf aan dat de snelheid voor autoverkeer omlaag mag, heeft u hier ideeën voor?

### 30 km zone

- - 30km zone en dan wel keihard handhaven d.m.v. slimme cameraatjes/chips die je niet ziet en die dus ook niet kunnen worden vernield. Die investering betaalt zichzelf terug d.m.v. de te innen boetes. - 'bloembak- achtige constructies, waardoor hard rijden sowieso onmogelijk wordt, maar de bus nog wel kan manoeuvreren en doorgang heeft - mogelijk stoplichten
- Fietsstraat aanleggen in 30 kilometer per uur zones. Auto zou te gast moeten zijn in 30 kilometer zone, niet gebruiken voor sluipverkeer 2)Drempels (of bakken op straat), afsluiting (knip) in 30 kilometer zones. Inrichten van de weg als fietsstraat waar de auto te gast is, zoals in de Van Humboldtstraat en Koekoekstraat is gedaan. 2. Weg inrichten als 30 km zone; voor de handhaving wel flitspalen plaatsen, zodat je ook afdwingt dat het verkeer zich aan deze snelheid houdt. 3. Meer obstakels voor het verkeer: weg versmallen, i.p.v. asfalt stenenbestrating (kopjes) zodat rijden met een hoge snelheid onaantrekkelijk wordt
- Obstakels op weg zoals plantenbakken waardoor niet doorgereden kan worden. 2. Klinkers op hoofdweg (vooral 30 km/u zones) om gelijkwaardigheid met zijstraten aan te geven 3. Meer drempels (bijvoorbeeld zoals nu te vinden zijn in de Huizingalaan, beperken snelheid). 4. Overige wegversmallingen/obstakels. 5. Doorgaand verkeer is geneigd harder en haastiger te rijden, door deze niet door de wijk te laten rijden vermindert de snelheid ook.
- 30 - en dan ook echt :)
- 30 door de adelaarstraat! Tot na her Willem van Noetplein
- 30 kilometerzone met drempels
- 30 kilometer gebied maken en doorgaand verkeer opleiden naar andere wegen buiten woonwijken
- 30 kilometer per uur (ook naleven van die snelheid). Op dit moment merken we dat auto's met minimal 50 km per uur door de straat rijden. Het plaatsen van bloembakken en wegversmallingen zou een optie zijn om de snelheid te verlagen. Ook één richtingsverkeer zou veel problemen wegnemen.
- 30 kilometer zone maken en zorgen dat er geen vrachtverkeer meer rijdt.
- 30 kilometer zone maken. Of 50 houden, maar met flitspalen op de Adelaarstraat.
- 30 kilometer zone of een fietsstraat
- 30 kilometer zone, met drempels, meer groen, pleinen versterken, helder zicht bij oversteken. Het is een woonwijk, geen racebaan!
- 30 kilometer zones. Fleshals versmallingen zodat het zeer onaantrekkelijk is voor motorvoertuigen. zoals sluipverkeer dat gaat dan wel naar de rondweg.
- 30 km /uur en ook handhaving.
- 30 km en alleen bestemmingsverkeer (plus de optie om in parkeergarages van de gemeente te parkeren en het laatste deel naar huis te lopen)
- 30 km en meer drempels op de Adelaarstraat en Willem van Noort
- 30 km en weg versmallen, fietsstraat er eventueel van maken, dat alles dan ook met zeer goede bebording en zeer goede communicatie, en handhaving! overigens is de

luchtkwaliteit er ook bij gebaat en dat voor al die bewoners die pal aan de straat wonen: lijkt me van groot belang.

- 30 km invoeren en flitskasten voor te hardrijders
- 30 km invoeren handhaven snelheidsregels Verbieden telefoneren op de fiets
- 30 km is natuurlijk een enorme verbetering. In deze straten is 50 km hard. Vanaf Willem van Noortplein richting de stad trekken auto's vaak snel op, waardoor er veel lawaai is en bij het volgende kruispunt een gevaarlijke situatie ontstaat. Vanwege het asfalt is er de neiging om harder te rijden, andere inrichting (bijvoorbeeld zoals Prins Hendriklaan in Utrecht) nodigt de mobilist uit minder hard te rijden.
- 30 km lijkt me een voor de hand liggende snelheid
- 30 km lijkt me prima
- 30 km met handhaving
- 30 km met veel flitspalen. Liefst bij elke kruising
- 30 km per uur en hierop handhaven
- 30 km per uur en meer waarschuwborden dat het een woonwijk betreft, gedeeltelijk fietsstraat maken?
- 30 km per uur is beter voor de verkeersveiligheid. De straten zijn niet overal even overzichtelijk en tweerichtingsverkeer kan soms zelfs gevaarlijk zijn. Vooral in de Pieter Nieuwlandstraat.
- 30 km per uur zolang er geen los fietspad is. Nu hard rijdende auto's rakelings langs fietsers
- 30 km per uur
- 30 km per uur
- 30 km per uur
- 30 km per uur. Verder de fietspaden verbreden / afbakenen, het is nu gevaarlijk dat de auto's op hoge snelheid fietsers passeren.
- 30 km per uur. let wel op verkeersoverlast in de buurt, geen drempels . is eenrichtingsverkeer pieter nieuwland een optie voor auto?: de stad uit? (wel dan overzichtelijker maken bij benzinepomp en ant matheus laan stad in? let op dat ingeniuszstraat rustig blijft. stoep bij badhu voor aan plein mag breder
- 30 km zo e
- 30 km zone . Doorstroming autoverkeer Kaatstraat richting Monicabrug verbeteren !
- 30 km zone en dit hanteren met drempels, wegversmallingen en eventueel zelfs met flitspalen. Ze rijden hier regelmatig 60 tot 80 km/u. Als je dit nog doet met drempels, beschadig je je auto en riskeer je een flinke boete door de snelheidscontrole
- 30 km zone in de Antonius matthaeuslaan door mogelijk versmalling van de gehele straat met bredere stoepen en meer ruimte voor fietsers.
- 30 KM zone in de gehele stadsomgeving. Daarnaast zorgen dat de fietser en de voetganger de belangrijkste verkeersdeelnemer is. Hierdoor dus de auto minder prioriteit geven. Wel moet er genoeg ruimte blijven voor de hulpdiensten. Die mogen geen hinder hierdoor ervaren.
- 30 km zone in de hele wijk.
- 30 km zone instellen.
- 30 km zone Kaatstraat en Adelaarstraat, alsook de zijstraten en Bemuurde Weerd met slim toezicht en beboeting (a la traject controle)
- 30 km zone maken middels meerdere snelheidsbeperkende obstakels. Fietsstraat van maken. Straat alleen voor aanwonenden en openbaar vervoer

- 30 km zone maken voor gehele route, in het begin dit handhaven.
- 30 km zone Meer verkeerslichten die het 24/7 doen Andere inrichting straat; nu teveel snelweg
- 30 km zone Meer zebra paden Drempels
- 30 km zone met handhaving
- 30 km zone met zebrapaden zodat de vaart uit het autoverkeer gaat. Een zebrapad van de bushalte naar de ah, een aan het begin van de pieter nieuwland, twee bij badhu, een bij de willem arntskade, eigenlijk bij elke uitrit op de matthaeuslaan een, bij de rockingchair een, etc.
- 30 km zone of fietsstraat
- 30 KM zone van maken Fietstraat van maken Handhaven regelmatig Een aantal weken de verkeersovertreders een persoonlijke brief sturen en naast de verkeersboete wijzen op het gevaar voor de bewoners
- 30 km zone van maken, door de breedte van de weg heeft men soms het idee dat het een provinciale weg is waar je hard kan rijden
- 30 km zone
- 30 km zone
- 30 km zone
- 30 km zone
- 30 km zone
- 30 km zone
- 30 km zone
- 30 km zone
- 30 km zone
- 30 km zone
- 30 km zone
- 30 km zone, drempels en dan ook handhaving!
- 30 km zone, eenrichtings verkeer, weg versmallingen
- 30 km zone, normale drempels (al zal dat lastig zijn voor bussen), bij voorkeur geen fietspad waar auto's te gast zijn want dat levert in mijn optiek niet perse een veilige situatie voor fietsers op
- 30 km zone, stoplichten
- 30 km zone; drempels en snelheidscontrole
- 30 km zones, rijrichting zo inrichten dat het geen 'doorgaande' weg meer is. Buslijn niet meer door de Antonius Matthaeuslaan. Zorgt voor hele gevaarlijke situaties voor fietsers
- 30 km zones; bij voorkeur geen drempels omdat deze met de lemen onderlaag van dit deel van de stad enorm veel trillingen geven.
- 30 km
- 30 km
- 30 km
- 30 km
- 30 km
- 30 km
- 30 km
- 30 km
- 30 km
- 30 km

- 30 km, gezien veel automobilisten zich niet aan de voorgeschreven snelheid houden. Veel automobilisten rijden roekeloos door deze 5 straten.
- 30 km, stoplichten op w van noortplein van van swinden naar plein ivm schoolkinderen
- 30 km. Stoplichten op Willem v noortplein
- 30 km/h
- 30 km/u Alleen bestemmingsverkeer Fietsstraat
- 30 km/u of auto's afremmen dmv obstakels. Er wordt mi in deze straten vaak harder gereden dan de maximaal toegestane snelheid
- 30 km/u
- 30 km/u
- 30 km/u, zijstraten voorrang geven
- 30 km/uur zone
- 30 km/uur
- 30 km/uur; fietsstraat-idee; het zou ook schelen als doorgaand verkeer niet mogelijk was (knip t.h.v. Johannes de Bekastraat waar alleen de bus doorheen kan?)
- 30 km-zone lijkt mij prima. Als het op de singels kan, waarom in deze straten dan niet?
- 30 max. Dit streng handhaven of anders verkeersdrempels
- 30 zone, stad in en uitgaand verkeer ontmoedigen, eenrichtingsverkeer
- 30
- 30
- 30
- 30
- 30
- 30, dan komt er misschien ook minder verkeer en komen er misschien weer winkels terug wat de straat een betere uitstraling geeft
- 30. In de straten wordt ook te hard gereden door een apart type verkeer: (niet beter te omschrijven) stoere jongens in een bepaald circuit in snelle auto's en met zware motoren, die rond de binnenstad lijken te cruisen. Niet zelden staan ze stil en wisselen ze iets uit met voorbijgangers ( drugs meer dan waarschijnlijk).
- 30km en hogere drempels
- 30km gebied
- 30km gebied
- 30km maken helpt nauwelijks, dat zien we bij de Draaiweg, maar ik vind dat wel beter, het maakt de straat minder aantrekkelijk als route. Maar eenrichtingsverkeer is beter. Hoop alleen nog wel als bewoner mijn wijk in te kunnen zonder kilometers om te moeten.
- 30km max snelheid en regelmatig boetes uitdelen aan overtreders, m'n. 's avonds .
- 30km max
- 30km per uur max
- 30km per uur met trajectcontrole
- 30km per uur. Dat is het in praktijk vaak toch. Anders een wisselend breed voetpad zodat een van de rijbanen op de andere rijbaan moet wachten.
- 30km per uur. Ook op controleren. Auto te gast
- 30km Wegversmalling Auto te gast
- 30km zone en goede drempels als op de Van Humboldtstraat.
- 30km zone invoeren. Actief beleid om verkeersshuffers aan te pakken. Er wordt regelmatig ZEER hard en asociaal gereden in deze straten. Politie controles met laser. MINDER autoverkeer. Nu moet heel veel autoverkeer uit het centrum via de Koekoekstraat en



Adelaarstraat naar de ontsluitingswegen. Dit moet worden omgeleid. Ook actief minder verkeer in centrum propaganderen. Transferium buiten centrum en snel OV naar het centrum.

- 30km zone maken
- 30km zone van maken
- 30km zone!! Bussen eruit of anders een bussluis, meer drempels (ook kort op elkaar zodat je ertussen niet kan racen). Vooral een 30km zone, het zijn woonstraten met veel (kleine) kinderen, bejaarden en studenten. Die lopen, fietsen of zitten in kinderwagens, het is nu gewoon levensgevaarlijk, met name op de Willem van Noortstraat omdat auto's vol optrekken tussen de bochten (Mattheusstraat - Willem van Noortplein en Adelaarstraat - Willem van Noortstraat). Zie dit gedeelte als een dichtbevolkte woonwijk: kortom 30km-zone.
- 30km zone
- 30km zone
- 30km zone
- 30km zone
- 30km zone, auto te gast,
- 30km zone, zebrapaden
- 30km zones maken en dit ook laten gelden voor scooters en brommers en elektrische fietsen en bussen . Voor de doorstroming van het autoverkeer niets wijzigen! Extra drempels niet nodig. Wel kun je denken aan passages waar het autoverkeer om en om doorheen gaat, zoals op de Blauwkapelse weg in De Bilt
- 30km
- 30km. Verkeersdrempels. En graag handhaven.
- 30km/h en 1 richtingsverkeer
- 30km/uur
- 30kmh
- 30-km-zone.
- 50km per uur is te snel. De straten hebben bochten en obstakles en is dus niet veilig om 50km per uur te rijden. Het is ook niet altijd veilig voor lopers en fietsers met deze snelheid. Ik denk dat 30km per uur is meer gebruikelijk.
- Algehele 30 zone of lager, auto's rijden nu soms boven de 50 hier...
- Alle straten 30km/h, auto's rijden vaak te hard. Of meerdere wegversmallingen
- Alles 30 kilometer, iets bredere middenstrook, maar let ook op de enorme snelheid van brommers/scooters die fietsers en auto's kunnen hinderen. Mijn ervaring is dat het autoverkeer al overwegend rustig rijdt.
- Alles aan de stadszijde van de Kardinaal de Jongweg naar 30km en meer controle. Met name Mattheus, Willen van Noort en Adelaar worden regelmatig gebruikt om veel te hard te rijden.
- Alles naar max 30.
- Als er overall een 30km zone komt dan zullen auto's beter op fietsen letten.
- Aparte fietspaden en gescheiden van het autoverkeer. Wegversmalling door middel van bloembakken en 30 km zone.
- Auto te gast. 30km zone
- Bepaalde stukken 30

- Betere, hogere en bredere drempels. In ieder geval drempels die aanzetten tot afremmen. Fietsstraat. Zoals Prins Hendriklaan, met ronde verhoogde strook in het midden. 30 km/u-zone
- Bij Ant Matthaeslaan wordt echt geracet, zeker sinds drempels weg zijn, dus 30km zone, drempels, obstakels, zebra's etc. Bij vluchtheuvels wordt soms op de verkeerde weghelft ingehaald, levensgevaarlijk, dus dat op de een of andere manier tegengaan. Misschien ook meer handhaving/ flitscamera's
- Bij oversteekpunten 15 km/uur. Rest 30 km/uur. Signalen aan autobestuurders geveb wanneer ze te hard rijden. Het is een kinderrijke buurt. Autoverkeer minderen geen optie..dat betekent dat wij met de auto de wijk niet meer uitkunnen. Via de Kaatstraat en weerdsingel geen optie door knip, via de andere kant (adelaar en willem van noort) zijn nu blijkbaar ook plannen.
- Bij oversteekpunten zebra's of (tijdelijk stukje) 30km
- Bord 30 km
- Borden met max 30 km
- borden met max. 30 km autoluwe straat maken drempels voorrangregels duidelijk aangeven (ook voor fietsers!)
- Bredere fietspaden, drempels groene golf, camera's 30 km
- Buiten de Hoofdstraat zou de maximum snelheid naar 30 kunnen.
- Bv 30km per uur. Ik ben eigenlijk vooral bang voor de bussen die me.bijna van mm sokken rijden.
- Controles, versmallingen, 30 km gebied
- de auto moet de gast zijn bij de fietsers en voetgangers. 30 km per uur zodat alleen de bewoners gebruik maken van de straten. plantenbakken op de straat (zodat je slingerplaadje krijgt) klinkers, en de fietsstrook veel breder maken, ook optisch. En snelheid controleren want het is levensgevaarlijk.
- De beste optie is veel minder verkeer. Een alternatief is de snelheid verlagen naar 30 km/u. Bij voorkeur in combinatie met éénrichtingsverkeer.
- De hele wijk 30km zone maken en dit handhaven, ook voor scooters en bromfietsen.
- De maximum snelheid mag terug naar 30 km per uur, maar er mogen ook meer versmallingen komen waar autoverkeer elkaar voorrang moeten geven (bijv omdat de versmalling maar via één rijbaan te passeren is.
- De maximumsnelheid mag van mij op al deze straten naar 30 k/u. Toch meen ik dat ook op de Willem van noort, waar nu 30 gereden mag worden, nog steeds te hard gereden wordt. Obstakels, zoals (hoge) drempels, zebra's en stoplichten zouden dit tegen kunnen gaan. Overigens ben ik geen fan van de versmalde wegen waar de fietser meer ruimte krijgt t.o.v. De auto, zoals op andere plekken in Utrecht. Deze wegen maken het naar mijn idee gevaarlijker, omdat auto's vaak toch elkaar passeren, terwijl er al fietsers rijden.
- De maximumsnelheid van de weg zou naar gereduceerd moeten worden naar 30 km/u hierdoor wordt naar mijn mening de verkeersoverlast minder in de wijk
- De Rijnstraat / van Woustraat in Amsterdam is verleden maand tot 30 km straat omgevormd. Met veel controles. Dit is een enorme verbetering. Deze straten zijn heel vergelijkbaar met de straten die het onderwerp zijn in deze enquête. Ik zou hier voor zijn.
- De snelheid in de PN-straat is nu 30km/u. Vaak wordt er harder gereden. Misschien moet de straat een woonerf of 'auto-te-gast'-straat worden, net zoals de Koekoekstraat en de Merelstraat.

- De snelheid verlagen naar 30 km en dit ook handhaven!!!
- de straat inrichten voor 30 km/uur. en zorgen dat de snelheid echt omlaag gaat. Dat betekent ook weer aanbrengen van geleiders: in t midden, maar ook tussen fietsstrook een autorijstrook. Sommige automobilisten rijden over de fietsstrook om heuvels/bobbels te vermijden en snijden zo fietsers af.
- De weg een straat maken waar 30 mag worden gereden.
- Deze straten onderdeel maken van een woonerf. Geen doorgaand verkeer meer. Verkeer dat wil doorsteken van / naar de Kardinaal de Jong weg verbieden. Lagere snelheid. Max 30 km uur
- Door het anders in te richten niet perse het limiet naar 30km/u maar door de situatie zo in te richten dat er wel dertig gereden gaat worden.
- Drempels hebben weinig effect en geeft trillingsoverlast in de omliggende woningen. Mogelijkheid 1: 30 km zone met actieve snelheidscontrole, (incl flitser) brede fietspaden. icm Mogelijkheid 2: Sterke vermindering of afsluiten voor doorgangsverkeer: Kaatstraat tot de molen alleen voor bussen en fietsers, (of 1 richting voor auto's van Kaatstraat richting W van Noordst) Met hoofdbaan voor fietsers en bredere voetpaden. Alle bewoners van Votulast gebruiken K de Jongweg als uitvalsweg, hierdoor is doorgang Kaatstraat met auto voor hen overbodig. Hiermee neemt gelijk de druk op de W van Noorstraat en P Nieuwlandstraat af. Vaak komen dezelfde auto's en motoren met hoge snelheid, meerdere keren per dag door deze straten heen.
- Drempels Snelheid verlagen naar 30km
- Drempels, 30 km zone, handhaving
- Drempels, 30 km
- Drempels, 30 kom zone
- Drempels, 30kmzone
- Drempels, snelheid omlaag naar 30
- duidelijk onderscheid tussen een route met doorgaand verkeer en de rest snelheid naar 30
- Duidelijker aangeven dat het 30km zone is (meer borden, signalering snelheid) Obstakels die verhinderen dat men >30km rijdt (ook niet tussen obstakels kan accelereren. Flitspaal op snelheden >30km Pieter Nieuwlandstraat eenrichtingsverkeer vanaf Kardinaal de Jongweg naar het centrum (dat verkeer rijdt (meestal) rustiger Verbod voor vrachtwagens om door de Pieter Nieuwlandstraat te rijden
- Een 30 km zone gebied
- Een 30 km zone lijkt mij prima. Al zal de weg dan anders moeten worden ingericht want het nodigt nu te veel uit om er te racen. Ook vind ik het als fietser eng als ik word ingehaald door zo'n denderende bus: je bent op de fiets zo kwetsbaar! De snelheid voor auto's zal wel gelijk kunnen blijven, maar dan is er een afgesloten fietspad nodig.
- een 30-km inrichting van de straat, met echte verkeersremmende drempels of andere verkeersremmende maatregelen. In elk geval niet de inrichting zoals in de Koekoekstraat, deze is weliswaar fietsstraat geworden, maar zonder fietsers in de straat rijden de auto's nog steeds te snel.
- Een maximum snelheid van 30 km p/u.
- Eenrichtingsverkeer, en een 30km-zone
- Er een 30 kilometerzone van maken, en de weg ook zo inrichten. In godsnaam geen fietsstraat; daar gaan auto's alleen maar harder van rijden lijkt het wel.
- Er een 30 zone van maken, meer drempels en zebrapaden

- Er wordt geraasd door de Antonius Matthaeslaan. Omdat de drempels nu weg zijn, waar wij overigens ook last van hadden ivm trillingen, wordt er vanaf het Noordplein tot aan de Kardinaal de Jongweg met veel te hoge snelheid gereden. Manen tot rustiger rijden resulteert vaak in gevloek en getier vanuit de betreffende automobilist. Het verkeer is in deze straten en met de bus erbij veel te druk geworden. Een hele onveilige en vervelende situatie. Wij hebben spijt dat wij hier 8 jaar geleden zijn komen wonen, echter - toen reed er nog geen bus en lagen er nog drempels. Wellicht dat een 30 km zone gaat helpen maar ik heb er een hard hoofd in.
- Er wordt nu heel vaak heel snel gereden in deze straten. Ondanks de bochten en drempels. Misschien snelheid naar 30 (of is dat de eigenlijke toegestane snelheid?) en meer controleren/drempels/flitspaal?
- Fiets straat. 30 km
- Fietsroute of 30 km weg. Of vluchtheuvels en omleiden. Auto's rijden nu veel te hard en bij de kruising Hopakker adelaarstraat is er veel (bijna) ongelukken.
- Fietsstraat auto te gast, meer ruimte voor fietsers, 30 km/u zone en geen doorgaand auto verkeer meer door de straat. Bij voorkeur geen busverkeer door de straat.
- fietsstraat van maken uitstraling dat het een woonstraat is en geen snelweg bijv. door mee groen, bredere stoep, smallere straat eventueel drempels, 30 km straat
- Fietsstraat van maken. 30 zone van maken. Wegversmallingen
- Fietsstraat, 30km zone, snelheidscontrole
- Flitspaal. 50 is prima maar de gemiddelde Golf gte, mercedes en porsche rijdt hier 130
- Flitspalen. alles naar 30 km p/u
- Geen asphalt, maar klinkers. Drempels. 30 km zone. Digitale borden waarop staat hoe hard automobilisten rijden.
- gehele straat 30 km per uur. Voor iedereen veiliger en minder uitstoot uitlaatgassen. Ook een inhaalverbod voor de auto's en bus. Geen nare situaties meer dat auto's vol gas gaan racen langs de bus. Oplossing voor parkeren bij de AH op het Willem van N plein. Stukje groen opofferen voor parkeren. Bij Touchee oplossing voor dubbel parkeren van al die auto's van de alle kinderen die opgehaald worden.
- gelijkwaardige kruispunten in 30 zone in plaats van doorgaande snelroute
- gewoon 30kph
- hele stad 30 km gebied maken, dus ook deze straten
- Hele wijk 30 km/u, controle daarop, sluipverkeer sterker ontmoedigen, alleen wijkverkeer
- Het autoverkeer raast in veel te hoge snelheid door de wijk, met vaak een (bijna) ongeluk tot gevolg. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door personen in auto's en motoren die via de kardinaal de jongweg en adelaarsstraat via de hopakker naar de binnenstad rijden. In de hopakker wordt dan vaak opgetrokken tot hoge snelheden, welk een gevaar vormt voor fietsers en lopers. De hoge doorstroom van de auto's is dus secundair aan het probleem dat een selecte groep motorrijders en automobilisten gevaarlijk gedrag vertoont. De maximumsnelheid verlagen naar 30km/u en de aanliggende straten (zoals dus de hopakker!) een fietsstraat maken zoals de merelstraat zou al enorm helpen het gevaar terug te dringen.
- het is vaak moeilijk over te steken. Ik zou wel voor een max snelheid van 30 km zijn.
- Het zou een 30 kilometerzone kunnen worden op voorwaarde dat er ook gehandhaafd wordt, anders heeft het geen zin.
- Het zou fijn zijn als je echt niet harder kan dan 50 km per uur kunt rijden of dat het 30 km per uur wordt.

- Het zou max 30 km/h moeten zijn. 50km/h is veel te hard vooral als je met kinderen aan het fietsen bent. Als je aan oversteken bent dan moet je uitkijken omdat de auto staat vaak harder dan 50 rijden
- Ik denk dat 30km zone niet werkt. De notoire hardrijder trekt zich daar niets van aan. De oplossing moet komen vanuit gedwongen snelheidsbeperking door bijvoorbeeld hoge drempels. Ik denk dat alleen een 30km zone of alleen een lokale wegversmalling niet werkt want mensen zullen nog ff extra gas geven om bij wegversmalling de tegen ligger voor te zijn. Bij een hoge drempel remt doorgaans iedereen af, al was het maar om schade aan hun eigen auto te voorkomen. Voorkomen van Eigen nadeel is vaak de enige manier. Bij flitspalen denken mensen pas achteraf 'shit' en is het kwaad al geschiedt. Een combi met drempels kan natuurlijk wel.
- Ik denk dat als je de snelheid uit het verkeer haalt, iedereen elkaar meer ruimte geeft. 30km per uur zou prima zijn. En kijk naar een alternatieve route. Via de draaiweg naar de kardinaalweg logischer maken. Als ik er met de auto kom, ben ik bestemmingsverkeer
- Ik denk dat op de adelaarstraat, willem van Noortstraat, antonius mattheuslaan voldoende vluchtheuvels en bochten zijn om verkeer duidelijk te maken dat 50 de max snelheid is. Wat mij betreft hoeft die snelheid niet omlaag, alleen misschien op willem van noortplein naar 30 ivm vele mensen die oversteken. Pieter nieuwlandstraat wordt als doorgaand gebruikt, zelfs als voorrangsweg. Men is zo gehaast dat vergeten wordt dat 30 de maximale snelheid is en dat verkeer van rechts voorrang heeft. M.i. Is de max snelheid van 30 ok, lager hoeft niet, maar wel ontmoediging van te hard rijden. Ik denk dat de pieter nieuwlandstraat óf eenrichtingsverkeer moet worden óf dat er een stremming moet komen in de aansluiting willem van noortplein - pieter nieuwlandstraat (bv paaltjes zodat aan het begin vd weg alleen fietsers er langs kunnen en de straat alleen voor bestemmingsverkeer is.
- Ik houd niet erg van verrommeling met slingers en drempels. Liever een algemene maatregel (30km zone). Remmend werkt ook het herstellen van voorrang voor rechts door de verkeersdrempels in de kruisende straten te verwijderen.
- Ik persoonlijk vind dat 50 kilometer per uur veelste hard is. Ik zou naar de 30 willen gaan, veel veiliger
- Ik woon (en werk) hier. Ik vind het geen probleem om het bestemmingsverkeer (wijk in en wijk uit) met 30 km per uur te doen. Dus snelheid verlagen en eventueel afdwingen met drempels. Rode fietsstroken erlangs. Zie bijvoorbeeld van Humboldtstraat. Voor doorgaand verkeer lijkt me de route via Kardinaal de Jong - Talmalaan - Draaiweg - Oudenoord veel beter. Woningen staan daar verder van de straat af, er ligt asfalt, er staan stoplichten en rotondes.
- ik woon aan de w.v.nrtstr. lang en recht, voor menig automobilist een teken om het gaspedaal flink in te drukken. een slombaan kan niet ivm de stadsbus, dus snelheid omlaag naar 30 km. en handhaving!
- In alle zijstraten 30km. Op hoofdwegen drempels weghalen maar bochtjes houden; net zoals op Ant. Math.
- in de woonwijk 30 km zones éénrichtings wegen, daardoor bredere fietspaden handhaving verkeersregels (bekeuringen)
- In een druk stadsgebied waar zowel auto's, fietsers als voetgangers zijn is het nodig rustig te rijden/lopen. Dat geldt voor ALLE weggebruikers. Ik erger me dan ook enorm aan mede-automobilisten die geen rekening houden met deze verkeerssituatie en als een idioot door bv de Hopakker rijden. Ik zou er erg voor zijn als we allemaal normaal gebruik kunnen

blijven maken van deze wegen en rekening houden met elkaar. Houdt het WEL goed bereikbaar voor automobilisten die er wonen, en daarbij is een maximum snelheid van 30km per uur prima.

- In elk geval door de 30 km -zone in te voeren. De situatie op het Willem van Noortplein is een soort sluis waar de bus en de 'obstakels' de snelheid afremmen, dat werkt goed naar mijn idee. Toch zou dat niet over de hele lengte van het traject moeten. Handhaving door controles op de snelheid is een goede zaak.
- Indien de Kardinaal de Jongweg een maximum snelheid van 50km hanteert is het zaak binnen deze ring de snelheid overal naar 30km per uur te reduceren. De Antonius Matthaesuslaan, Willen van Noordstraat en Kaatstraat zijn relatief smal en veel fietsgebruikers. Verder ben ik voor wegversmallingen die automobilisten dwingt om langzamer te rijden en voorrang te verlenen. Drempels hebben niet mijn voorkeur omdat die trillingen veroorzaken. Dit is met de buslijn door de Antonius Matthaesuslaan een groot probleem gebleken met de drempels.
- Inrichten als 30, smallere rijbaan, bredere fietsstrook
- instellen maximum snelheid van 30 KM en meer drempels, zeker op de Willem van Noortstraat. Op dit gedeelte word zeer hard gereden door gemotoriseerd verkeer (regelmatig ver boven de nu toegestane maximum snelheid)!
- invoering 30km voor alle auto's, ook bussen m.u.v. hulpdiensten (uiteraard!). Richt weg zo in dat direct blijkt dat het ook 30 km gebied is, bijv mbv (strak) klinkerweg; handhaving van de limiet d.m.v. hoge boetes op overtreding, plaats borden dat er streng wordt gehandhaafd etc
- irritant voor auto's maar gewoon naar 30 of 40 km/uur (overigens wel weer verschillend voor Pieter Nieuwland (daar zeker) en rest van de route die ik ook als doorgaande route zie Liever geen drempels (ook irritant voor fietsers) of slalommen (dat helpt niet bij scooters).Evt een groen golf creëren (moet dan wel echt werken)
- Ja hoor gewoon naar 30 km.. ze gaan toch iets harder dan mag. Zie resultaat van de Koekoekstraat &#128514;
- Ja ik denk aan 30 of 40 km per uur
- Ja maximaal 30 en ook controleren,
- Ja, 30 zone en de weg versmallen. Kijk naar voorbeeld op de Tolsteeg. NIET zoals in de koekoekstraat is gedaan. Dat is nu een racebaan omdat er geen drempels meer liggen. Ook geen asfalt gebruiken maar klinkers. asfalt associeert men met een hogere snelheid dan bestrating, zie voorbeeld Tolsteegsingel.
- Ja, max 30km/u borden en controles
- Ja, naar 30 km/uur. Bij de ijszaak is een bochtje uit de weg gehaald en breder gemaakt. Nu razen de auto's veel harder door. Ook rijden auto's over het fietspad. Er zou een betere scheiding moeten komen zodat de weg smaller wordt.
- ja, wat mij betreft naar 30 km met trajectcontrole.
- Ja. 30km/u snelheidslimiet. Alleen bestemmingsverkeer. Wat wij ook merken is dat er veel snelheidsduivels richting het centrum (de Neude) rijden via de Hopakker. Daar zou ons inziens ook wat aangedaan moeten worden. Sowieso verkeersdrempels plaatsen om dragraces tegen te gaan in de nacht.
- jazeker, we moeten een nieuw profiel voor de (30km) weg maken, small met gebakken klinkers en ruime asfaltbanen voor de fietspaden (zoals nu langs de single wordt gemaakt). In 1 jaar zijn recht voor mijn deur 3 ernstige (en zelfs 1 dodelijk) ongeluk gebeurd. Meer groen in de straat om hier weer een leefstraat van te maken! Ik denk graag mee!

- JDuidelijke fietspaden aangeven (rood asfalt !) Auto's moeten langzamer rijden (30 km !) MAAR er moet vanaf de stad een andere route aan de auto's worden gegeven zodat de drukte in bovenstaande straten minder wordt !
- Lagere snelheid (30) geeft soepele doorstroming. Meer tijd voor verkeersdeelnemers om goed overzicht te houden. Vooral op drukke momenten.
- Leefgebied 30 km per uur
- Maak 30 km gebied, weer de niet-bewoners
- Maak er 30 km zone van. Controleer regelmatig en houd de 'rotjochies' die te hard gaan aan. Verkeersdrempels. Maak ze dan zó, dat je er ook echt voor moet afremmen en er niet omheen kunt via de fietsstrook.
- Maak er een 30 km zone van, hierdoor wordt het onaantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Doe dit ook voor de omliggende straten. Route wordt nu veel gebruikt voor bezoekers van de binnenstad. Denk hierbij ook aan brommers, die rijden vaak harder en gevaarlijker dan de auto's. Controleer hier ook op.
- Maak er een 30 km zone van. Het is hier een woonwijk. Ook is het mogelijk om op de Willem van noordstraat een bussluis te maken zodat er geen doorgaand verkeer mogelijk is.
- Maak er een 30 km zone van. Vervang het asfalt voor gebakken materiaal, dat maakt opties al dat verkeer langzamer zal rijden. En misschien moeten de fietstroken die nu op het asfalt zijn ingetekend helemaal weg worden gehaald. Maak er meer shared-space van en geef fietsers op die manier nog meer ruimte op de weg. Ook dat zal een snelheidsremmende werking hebben. Op de Willem van Noortstraat zijn het afgelopen jaar veel (dodelijke) ongelukken gebeurd; misschien moeten daar op bijv. 2 punten gewoon flitspalen worden geplaatst. Consequentie van het omlaag brengen van de snelheid is dat de Kaatstraat - Adelaarstraat - Willem van Noortstraat - Pieter Nieuwlandstraat - Antonius Matthaesuslaan veel minder een doorgaande route zal worden. Het zal meer een route voor bestemmingsverkeer worden. Dat betekent dat er waarschijnlijk meer verkeer gaat rijden over hoofdverkeersaders als de Talmalaan. Dat moeten die straten wel aan kunnen! Dus vergeet vooral niet om het omliggende netwerk goed mee te nemen in de uitwerking van de plannen.
- Maak er een 30 km-zone van en vergeet vooral niet enkele flitspalen te plaatsen.
- Maak er een 30km zone van / geeft enkel en alleen toegang tot de straten voor bewoners.
- Maak er een smalle weg van icm 30km zone. Maak van de Hopakker 1 richting. Dit vermindert flaneer verkeer op de adelaarsstraat.
- Max 30 en bredere fietsstroken
- Max 30 km per uur zou een optie zijn, maar minder doorreizend verkeer heeft mijn voorkeur
- Max 30 km. Eenrichtingsverkeer Kaatstraat - Adelaarstraat - Willem van Noortstraat Fietsstraat
- Max 30 km/h. En dan ook handhaven. Gewoon op een paar plekken een permanente camera neerzetten. Ook met weginrichting hardrijders ontmoedigen. Misschien op een paar plekken wegversmallingen met vluchtheuvels voor het oversteken.
- Max 30 km/u of fietsstraat van maken
- Max 30 kmh, drempels, minder doorgaand autoverkeer
- Max 30
- max snelheid 30 km afgescheiden fietspaden en minder brede weg voor auto's handhaving
- Max snelheid 30. Verkeersdrempels

- max snelheid 30km/uur
- Max snelheid naar 30, Flitspalen (er wordt bij rijden veeeeel harder gereden dan 50)
- Max. 30 km/uur
- maximaal 25/30 km per uur laten rijden.
- -maximaal 30 km per uur -1-richtingautosverkeer
- maximaal 30 km per uur. Nu wordt er echt harder gereden, voor op de Willem v Noordplein en -straat (bij A.H.)
- maximaal 30 km per uur.
- Maximaal 30 km. per uur.
- maximale snelheid instellen voor autoverkeer, bv 30 km per uur. Bij overtreding van deze snelheid moet er boete opgelegd worden
- Maximum 30 km per uur
- Maximum snelheid naar 30km, veel controleren. Bochten creëren dmv bloembakken. Klinkers ipv asfalt.
- maximum snelheid verlagen van 50 naar 30!
- Maximum van 30 km, ook voor stadsbussen (!). Veel meer controle op snelheid / automatische radar die snelheid meet en omzet in een boete als te hard gereden wordt. Versmal de wegen.
- Meer controle op snelheid (flitspalen, maar dan zo minst opvallend bijvoorbeeld. Ook 30/40 km per uur max.
- Meer drempels, een richtingsverkeer, 30 km zone
- Meer wegdrempels, 30km zone, auto te gast weg
- Meerdere snelheidsverlagende obstakels plaatsen, overal 30 kilometer, straten echt als 30 km zone inrichten, sluipverkeer omleiden via andere route
- Met name Adelaarstraat en Willem van Noortstraat zijn te breed, dit nodigt uit tot te hard rijden. Dagelijks vliegen auto's voorbij die de maximum snelheid van 50 ruim overschrijden. Dit leidt tot zeer gevaarlijke situaties en ongelukken in deze woonwijk. Maatregelen: Weg versmallen Aanleg van gescheiden fietspad, huidige fietspad is levensgevaarlijk voor fietser en automobilist Bredere stoep Verlagen van maximale snelheid naar 30KM max Inhaalverbod/doorgetrokken streep.
- Met name scooters rijden onbenullig. Vandaag nog een botsing van scooter op stilstaande auto zien gebeuren tegenover de AH Willem van Noort. 30 km zone zou beter zijn.
- Mij lijkt 30 km/u meer dan voldoende. Misschien dat dat ook wel voor de bus kan.
- Mijn voorstel: snelheid verlagen tot maximaal 30 km/uur, mag ook nog iets lager. - voordelen: veiliger, makkelijker oversteken voor voetgangers, ontmoedigd niet-bestemmings verkeer die dit als 'snelle route' pakt (na een tijdje) - nadelen: er zal veel controle en handhaving nodig zijn om gedragsverandering teweeg te brengen en te behouden, want wat nu wel een probleem is, zijn de paar rotte appels die veel te hard rijden. (Vermoedelijk geen bewoners van de wijk.) Ik gebruik deze weg op allerlei manieren en merk dat op sommige plekken 50km/uur is toegestaan en dat voelt bedreigend snel als ik loop of fiets. Als ik zelf autorijdt dan ga ik vaak max 30km/uur rijden omdat ik weet dat er overal fietsers en voetgangers tevoorschijn kunnen komen, vaak met (kleine) kinderen. En dan nog is 30 eigenlijk de max in de bochten. Daarom is mijn voorstel om de snelheid te verlagen tot bijv. 20 km/uur. Ik zou er daarentegen niet zo'n weg van maken waar de auto te gast is, omdat het nu al voor zowel fietsers als automobilisten een hinder is wanneer schoolkinderen of ouders met van die gigantisch brede fietsen daar breeduit de hele weg innemen en zich niet geroepen voelen om de ruimte te delen. Niet uit



kwade wil, maar ik denk dat de weg voor hun op deze manier logisch te gebruiken is. Overigens, in deze buurt (willem noortplein) rij ik zelf niet vaak auto in de spits maar wel met de fiets en ik herken de grootte van het probleem van teveel verkeer niet echt. Wel van te hard rijden.

- Misschien een dertig zone van maken i.p.v. vijftig. Drempels plaatsen voor auto's.
- Naar 30 km en dat ook handhaven
- naar 30 km op de adelaarstraat en willem v noordstraat. tevens handhaven.
- Naar 30 km/u en aanpassing van het profiel. De huidige straten lijken als een soort binnenstadsnelweg gebruikt te worden, met een zeer slechte leefbaarheid tot gevolg
- Naar 30 km/u graag en de uitstraling veranderen zodat er minder hard gereden word. Ik gebruik zelf ook wel eens de auto maar ik heb de extra reistijd hier meer dan graag voor over
- Naar 30, Drempels, meer controle
- Niet harder als 30 km. Verkeersborden plaatsen.
- Op een rustig tijdstip is de 50 km/h opzich prima, maar vooral tijdens de spits is het erg druk en zou 30 km/h beter zijn. Verder wordt er op rustige tijdstippen te hard gereden, wat gevaarlijke situaties kan veroorzaken.
- Overall 30 km en politiecontroles om het te handhaven.
- Overall 30 km, meten + feedback (U rijdt nu ...km/u) en bekeuren bij overtredingen.
- Overall 30km, of er een fietsstraat van maken, dit zie je steeds vaker. Of het autoverkeer laten zigzaggen, bredere stoepen, bredere fietspaden, en meer groen, en evt geen asfalt meer. Nodigt allemaal uit om langzamer te rijden.
- Pieter Nieuwlandstraat als echte 30km zone inrichten. Geen zo lang recht stuk zonder obstakels voor auto's. Controles op snelheid.
- Pieter Nieuwlandstraat: - plaatsen plantenbakken/versmallingen/drempels - 30 km zone van maken - een richtingsverkeer van maken
- rond het Willem van Noortplein maximum snelheid voor auto's van 30 km/u
- Sluizen, of andere wijze van versmalling van de weg. Indien mogelijk snelheidscontroles of mobiele flitskasten. Duidelijkere en meer aanwijzingen van 30 / 50 km.
- Smallere weg 30 km zone
- Smallere wegen, 30 meter per/uur borden, signalen op de weg etc.
- Snelheid naar 30 en wegprofiel hierop aanpassen
- Snelheid naar 30/40
- Snelheid terug naar 30, wordt vaak hard gereden en er zijn al meerdere ongelukken gebeurd het afgelopen jaar.
- Snelheid veranderen naar 30 kilometer. Meer controle (boetes) Alleen bestemmingsverkeer
- Snelheid verlagen naar 30 km het is een drukke verkeersader door een woonwijk. Drempels oversteekpunten voor voetgangers met daar wegversmalling
- snelheidsverlaging naar 30km/u, drempels, fietsstraat inrichting
- speed bumps, 30km/h
- Vaak wordt de maximum snelheid van 50 (op de adelaarstraat/willem van noort) overschreden, dus of hier moet strenger voor gecontroleerd worden (bijv. dmv. flitspalen oid) of de maximum snelheid naar 30, wat me sowieso een goed idee lijkt gezien de vele fietsers en wandelaars in deze straten. Bovendien wordt het met een lagere maximum snelheid minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer om deze route te kiezen.
- Van 50 naar 30 of eventueel 40. Extra obstakels die ze dwingen langzamer te gaan

- Van mij mag de snelheid, beginnend in de Adelaarstraat, Willem van Noortstraat, en zeker de Pieter Nieuwlandstraat, omlaag naar 30.
- Verkeersdrempels, pas op borden, en de snelheid naar 30 km/uur
- verlaag de maximumsnelheid naar 30 km/u voor de hele wijk
- Verlagen van de snelheid naar 30km/u en van die kleine vierkante drempels waar je aan weerszijden met je autobanden langs gaat.
- Voor a.mathaeuslaan p.nieuwlandstraat én juliusstraat 30 km zone maken
- Vooral in de van Noortstraat wordt door sommige automobilisten en motorrijders erg snel gereden. Ik begrijp dat dit ook een uitvalsweg is voor hulpdiensten, dus drempels zijn geen echte optie (veel automobilisten omzeilen deze ook door extreem rechts te rijden op deze plaatsen). Enige optie die werkt is 30 km zone MET snelheidscontrole (vast en mobiel).
- We wonen aan de Antonius Matthaesuslaan precies bij de kruising met de Kardinaal de Jongweg. De snelheid waarmee de Ant. Matthaesuslaan in wordt ingereden is heel hoog. Wordt soms echt gebruikt als een racebaan, wat voor de rest van de verkeersgebruikers en omwonende voor gevaarlijke situaties zorgt. Maak het minder aantrekkelijk om deze straat in te rijden als sluiproute door bv een wegversmalling, 30 km zone, drempels mogen dan weer niet door de aanwezigheid van de bussen ( die overigens ook hard door deze straat rijden en qua grote en hoeveelheid voor gevaarlijke situaties zorgen zeker voor fietsers)
- weg smaller maken en snelheid verlagen naar 30kmh. geef het verkeer de verplichting om langzamer te rijden
- Weg smaller maken. terug 30 km/u. Fietsstraat maken.
- weg versmallen. voetpad vertreden. snelheid terugbrengen naar 30km/u en handhaven. 3 weken geleden heeft een medelander van marakaanse komaf zich bij ons voor de deur dood gereden op een scooter door met ruim 100 km/u tegen een auto aan te rijden. wij zijn opzoek naar een ander huis vanwege de straat. het is te gevaarlijk om met jonge kinderen te wonen aan de willem van noortstraat. een vriendin van mij is 6 maanden geleden aangereden in de willem van noortstraat door een scooter van pizzaria nefretiti. als ik had geweten wat voor verschrikkelijke straat de willem van noortstraat is was ik hier nooit komen wonen. Ik voel mij niet veilig in en rond de willem van noortstraat straat.
- Wegversmallingen door bredere fietspaden te creëren met scheidingsranden. Daarnaast variabele maximum snelheid 30 km per uur tijdens spitstijden en 50 km per uur buiten de spits.( Evt. Snelheidscamera's die geactiveerd worden tijdens spitstijden)
- Woon in de P. Nieuwlandstraat. Kan niet veilig met de fiets de straat op. Tussen autos door...rechte weg. Men rijdt min. 45/ 50 per uur. Ipv 30 km. Men geeft ook geen ruimte en rechts krijgt geen voorrang. Dagelijks bijna ongelukken of frustraties op de weg. Vooral omwonende.
- Zone van 30 km per uur maken.
- zoveel mogelijk snelheidsbeperkende maatregelen, zoals 30 kilometer zone, chicanes, drempels.
- alles 30km. controles door politie (in de zomer veel stoere motorrijders/quads, opvallende auto's met jonge bestuurders)

## **Hoge / brede drempels of verkeersheuvels plaatsen**

- - Maak er een auto te gast straat van - Creëer vrijliggende fietspaden - Voeg drempels toe (maar wellicht onhandig ivm bus) - Maak de toeritten gelijkvloers, zodat het geen voorrangsweg meer betreft
- (Duidelijke) borden met maximum snelheid. Verkeersdrempels repareren en ophogen. Op snelheid controleren. Strengere controle voor motoren, qua snelheid maar ook geluidsoverlast. Neem alsjeblieft de Hopakker ook mee in de plannen!
- 1 waar mogelijk aparte fietsstroken of nog beter: fietspaden 2 bestrating aanpassen: klinkers voor de auto, asfalt voor de fietsers 3 brede fietspaden zodat de autoweg smaller wordt 4 verkeersdrempels echt obtrusief maken, zoals in landen als Dubai en Oman, waar je auto meteen gesloopt is als je de drempel met te hoge snelheid neemt 5 het stukje autoweg voor een oversteekplaats zo inrichten dat het moeilijk wordt om een andere auto in te halen
- Fietsstraat aanleggen in 30 kilometer per uur zones. Auto zou te gast moeten zijn in 30 kilometer zone, niet gebruiken voor sluipverkeer 2)Drempels (of bakken op straat), afsluiting (knip) in 30 kilometer zones
- Obstakels op weg zoals plantenbakken waardoor niet doorgereden kan worden. 2. Klinkers op hoofdweg (vooral 30 km/u zones) om gelijkwaardigheid met zijstraten aan te geven 3. Meer drempels (bijvoorbeeld zoals nu te vinden zijn in de Huizingalaan, beperken snelheid). 4. Overige wegversmallingen/obstakels. 5. Doorgaand verkeer is geneigd harder en haastiger te rijden, door deze niet door de wijk te laten rijden vermindert de snelheid ook.
- 30 kilometerzone met drempels
- 30 kilometer zone, met drempels, meer groen, pleinen versterken, helder zicht bij oversteken. Het is een woonwijk, geen racebaan!
- 30 km en meer drempels op de Adelaarstraat en Willem van Noort
- 30 km zone en dit hanteren met drempels, wegversmallingen en eventueel zelfs met flitspalen. Ze rijden hier regelmatig 60 tot 80 km/u. Als je dit nog doet met drempels, beschadig je je auto en riskeer je een flinke boete door de snelheidscontrole
- 30 km zone Meer zebra paden Drempels
- 30 km zone, drempels en dan ook handhaving!
- 30 km zone, normale drempels (al zal dat lastig zijn voor bussen), bij voorkeur geen fietspad waar auto's te gast zijn want dat levert in mijn optiek niet perse een veilige situatie voor fietsers op
- 30 km zone; drempels en snelheidscontrole
- 30 max. Dit streng handhaven of anders verkeersdrempels
- 30km en hogere drempels
- 30km zone en goede drempels als op de Van Humboldtstraat.
- 30km zone!! Bussen eruit of anders een bussluis, meer drempels (ook kort op elkaar zodat je ertussen niet kan racen). Vooral een 30km zone, het zijn woonstraten met veel (kleine) kinderen, bejaarden en studenten. Die lopen, fietsen of zitten in kinderwagens, het is nu gewoon levensgevaarlijk, met name op de Willem van Noortstraat omdat auto's vol optrekken tussen de bochten (Mattheusstraat - Willem van Noortplein en Adelaarstraat - Willem van Noortstraat). Zie dit gedeelte als een dichtbevolkte woonwijk: kortom 30km-zone.
- 30km. Verkeersdrempels. En graag handhaven.
- Alleen langzame auto's. Minder fietsverkeer, verkeersdrempels en een verbod op Volkswagen Golf

- Auto te gast/fietsstraat, drempels.
- Autoluw maken drempels en stoplichten waar mogelijk en eens een paar keer goed boetes uitdelen
- Auto's rijden vaak te hard, snelheid remmers zouden dit wellicht kunnen oplossen zoals drempels.
- Betere controle, drempels,
- betere drempels
- Betere, hogere en bredere drempels. In ieder geval drempels die aanzetten tot afremmen. Fietsstraat. Zoals Prins Hendriklaan, met ronde verhoogde strook in het midden. 30 km/u-zone
- Bij Ant Matthaeuslaan wordt echt geracet, zeker sinds drempels weg zijn, dus 30km zone, drempels, obstakels, zebra's etc. Bij vluchtheuvels wordt soms op de verkeerde wegheeft ingehaald, levensgevaarlijk, dus dat op de een of andere manier tegengaan. Misschien ook meer handhaving/ flitscamera's
- Bijv. maken van fietsstraat, of drempels, oid
- Bijv. Wegversmallingen waardoor 1 auto tegelijk kan passeren. En bijv. Drempels bij oversteekplaatsen
- borden met max. 30 km autoluwe straat maken drempels voorrangregels duidelijk aangeven (ook voor fietsers!)
- Borden plaatsen met de maximum snelheid en drempels plaatsen
- Bredere fietspaden, drempels groene golf, camera's 30 km
- Breng de verkeersdrempels terug op de Antonius Matheuslaan, dit is wachten op een ongeluk. Ook de verkeersdrempels op de Willem v Noort straat moeten de hele breedte van de weg beslaan, want automobilisten rijden eromheen.
- Buurbewoners hebben minder haast dan automobilisten die de wijk alleen maar zo snel mogelijk willen doorsteken. Verminder dus het aandeel doorgaand verkeer, door de weg onaantrekkelijk te maken voor hoge snelheden. Denk aan brede fietsstroken, plantenbakken, drempels, minirotondes of zelf voorrang voor de zijwegen ipv de doorgaande weg. Verkeerslichten (met handhaving) die op rood gaan voor degenen die te hard rijden.
- Dat ligt eraan of het auto verkeer richting de stad of de stad uit via een andere route geleid gaat worden. In dat geval zouden drempels of wegversmallingen goed kunnen helpen
- De drempels die er liggen zijn nauwelijks effectief, je kunt er met hoge snelheid overheen en langs. Die moeten hoger. De drempels op de Antonius Mattheus zijn weggehaald, het is me niet duidelijk wat de reden hiervan is. Daar kun je nu nog harder rijden dan eerst.
- De drempels die er nu liggen zijn te smal. Daar scheur je makkelijk overheen zonder snelheid te hoeven minderen. Betere drempels waar je echt voor af moet remmen!
- De maximumsnelheid mag van mij op al deze straten naar 30 k/u. Toch meen ik dat ook op de Willem van noort, waar nu 30 gereden mag worden, nog steeds te hard gereden wordt. Obstakels, zoals (hoge) drempels, zebra's en stoplichten zouden dit tegen kunnen gaan. Overigens ben ik geen fan van de versmalde wegen waar de fietser meer ruimte krijgt t.o.v. De auto, zoals op andere plekken in Utrecht. Deze wegen maken het naar mijn idee gevaarlijker, omdat auto's vaak toch elkaar passeren, terwijl er al fietsers rijden.
- De maximumsnelheid van 50 km/uur wordt vaak zwaar overtreden, wat tot gevaarlijke situaties leidt. Handhaving door flitspalen is een optie. Andere opties zijn voor hulpdiensten (politie, ziekenwagens, brandweer) wellicht een belemmering. Te denken valt aan (hogere)

drempels of een straat met 'kronkels'. Verder valt te denken aan een fietsvriendelijke straatinrichting zoals de Maliesingel, vanaf Lepelenburg, wat ook een remmend effect op autoverkeer kan hebben. Bovendien is dan meer ruimte voor groen. Het veranderen van het karakter van de straat, dus door meer ruimte voor de fiets en groen, zal wellicht eveneens de snelheid van het verkeer omlaag brengen. Liefst met borden auto te gast .

- De soort drempels die er nu liggen zijn niet voldoende. Autos rijden hier maar half overheen. Maak drempels over de hele linie van de straat.
- De weg op punten versmallen zodat auto's op elkaar moeten wachten, hogere verkeersdrempels
- drempel voor de auto's, omleiden van auto's ergens anders naar toe
- Drempels aanleggen, fysieke maatregelen dus.
- Drempels creëren, waar evt. zebrapaden op kunnen worden geïmplementeerd.
- Drempels en flitspalen
- Drempels en meer zebrapaden. Alstublieft GEEN fietsstraat ervan maken. Dat concept is wat mij betreft totaal mislukt. Door het prachtige asfalt dat er ligt (Merelstraat, Koekoekstraat) rijden auto's alleen maar harder en gedragen zich allesbehalve als gast (ze lezen de borden niet of willen het niet snappen). Aanname is dat dat vooral mensen van buiten zijn, mensen uit de buurt houden wel rekening ermee.
- Drempels en versmallen.
- Drempels en zebrapaden. Flitspalen
- Drempels en/of andere obstakels toevoegen. Versmalling Pieter Nieuwland opheffen, wordt nog steeds hard gereden en heeft dus niet geholpen.
- drempels in de weg bijvoorbeeld
- Drempels in de weg, of zowieso de max. snelheid verlagen en meer controles met bijvoorbeeld flitspalen of snelheidsmeters.....
- Drempels net zo breed als de weg ipv zoals nu. Of obstakels zodat de weg breed genoeg is voor 1 auto.
- Drempels of wegversmalling plaatsen
- Drempels of wegversmallingen
- Drempels oid, er wordt heel hard gereden m.n. in de avonden. Iets om automobilisten te dwingen om de snelheid aan te passen.
- Drempels over de gehele breedte van de weg zodat ze niet ontweken kunnen worden. Eventueel flitspalen.
- Drempels over de gehele breedte van de weg. Momenteel zijn er van die drempels in het midden van de weg (Willem van Noortstraat en Adelaarstraat), waar auto's en scooters dikwijls omheen rijden met hoge snelheid, wat hinderlijk is voor de fietsers. Ik zie regelmatig dat auto's rakelings langs fietsers scheuren op deze manier.
- Drempels plaatsen die daadwerkelijk de bestuurder forceren langzamer te rijden. De huidige drempels werken niet
- drempels plaatsen
- Drempels Snelheid verlagen naar 30km
- Drempels Willem v noort
- Drempels
- Drempels
- Drempels
- Drempels
- Drempels
- Drempels

- Drempels, (bloem)bakken op weg zodat automobilisten hier omheen moeten. En 30 km borden die beter zichtbaar zijn voor automobilisten. Deze borden staan in de PN-straat op plaatsen waar men te veel op andere weggebruikers moet letten en daardoor deze borden makkelijk over het hoofd ziet.
- Drempels, 30 km zone, handhaving
- Drempels, 30 km
- Drempels, 30 km zone
- Drempels, 30kmzone
- Drempels, concept van Auto's te gast. Ik vind het persoonlijk heel onprettigen hier te fietsen en omzeil dit stuk dan ook.
- Drempels, fietsers voorrang, eenrichtingsverkeer
- Drempels, flitspalen, klinkers ipv asfalt, weg versmallingen
- Drempels, optisch smallere rijbaan, minder strak asfalt meer klinkers
- Drempels, smallere rijbaan, andere bestrating bijv klinkers
- Drempels, snelheid omlaag naar 30
- Drempels, stoplichten
- Drempels, wegversmallingen, flitsers
- Drempels. Handhaven
- Drempels/klinkers/wellicht nog een stoplicht halverwege? Voor kinderen vind ik het een levensgevaarlijke weg. Auto's en motoren rijden echt veel te hard!
- drempeltjes, verkeersregelaars tijdens de spits (personen), meer groen (= maak de straat persoonlijker , menselijker ...)
- Duidelijker de max. Snelheid aangeven en herhalen over de gehele route. Beter drempels, stoplichten, auto te gast-zone. Bloempotten. Echte fietspaden. Handhaven snelheid van autoverkeer waardoor het verkeer voorspelbaarder wordt!
- een 30-km inrichting van de straat, met echte verkeersremmende drempels of andere verkeersremmende maatregelen. In elk geval niet de inrichting zoals in de Koekoekstraat, deze is weliswaar fietsstraat geworden, maar zonder fietsers in de straat rijden de auto's nog steeds te snel.
- Een-richting verkeer maken van de Pieter Nieuwlandstraat Verkeerslicht maken aan het eind van de Pieter Nieuwlandstraat en deze strenger instellen / knijpen tov de Antonius Matthaesuslaan Tankstation weghalen / alleen toegankelijk maken vanaf de Kardinaal de Jong weg Meer drempels of flitsers, toezicht in de ochtend en avond duidelijk aanwezig
- Eenrichting verkeer, hobbels
- Eenrichtingsverkeer PN straat (vanuit shell-station) Alleen bestemmingsverkeer toelaten dmv paaltje met pasjes o.i.d. Fietspaden breder en andere kleur Meer verkeersborden, want veel automobilisten weten niet eens dat je 30 mag in de PN straat Drempels Versperringen zoals plantenbakken e.d.
- Eenrichtingsverkeer, drempels, alleen bestemmingsverkeer
- Éénrichtingswegen maken met drempels
- Eerder lagen er verkeersdrempels in de adelaarsstraat/Willem van Noortstraat, maar deze zijn verwijderd. Nu is het er een racebaan, met name s avonds en s nachts. Meer drempels. Maar vooral: betere controles! Bijv. Flitspaal!
- Efficiëntere heuvels. De huidige heuvels om het verkeer te vertragen zijn te laag en niet goed zichtbaar. De auto's kunnen de heuvels vermijden door naar rechts of links te sturen (Adelaarstraat-Willem van Noortstraat). Wellicht borden om automobilisten bewust te

maken van hun snelheid. Op sommige tijdstippen (s ochtends en s avonds) rijden auto's 60-70 km per uur.

- Er een 30 zone van maken, meer drempels en zebrapaden
- Er lagen drempels op de Antonius Matthaesuslaan, maar die zijn weg. Het is nu voor onze kinderen een stuk gevaarlijker geworden. Minder ruimte voor auto's, alleen bestemmingsverkeer, meer drempels, versmallingen, fietsers voorrang.
- Er waren vroeger drempels, die haalden de snelheid uit het verkeer. De Pieter nieuwlandstraat wordt vooral door doorgaand verkeer gebruikt. Kinderen op de fiets moeten goed uitkijken tijdens omdat er veel harder dan 30km wordt gereden, ook wordt er vrijwel nooit voorrang aan rechts gegeven. Er wordt ook nooit gehandhaafd op snelheid en voorrang verlenen.
- Er wordt geraasd door de Antonius Matthaesuslaan. Omdat de drempels nu weg zijn, waar wij overigens ook last van hadden ivm trillingen, wordt er vanaf het Noordplein tot aan de Kardinaal de Jongweg met veel te hoge snelheid gereden. Manen tot rustiger rijden resulteert vaak in gevloek en getier vanuit de betreffende automobilist. Het verkeer is in deze straten en met de bus erbij veel te druk geworden. Een hele onveilige en vervelende situatie. Wij hebben spijt dat wij hier 8 jaar geleden zijn komen wonen, echter - toen reed er nog geen bus en lagen er nog drempels. Wellicht dat een 30 km zone gaat helpen maar ik heb er een hard hoofd in.
- Er wordt nu best vaak te hard gereden, betere controle hierop, en of het toepassen van meer (ov vriendelijke) verkeersheuvels zou kunnen helpen.
- Er wordt nu heel vaak heel snel gereden in deze straten. Ondanks de bochten en drempels. Misschien snelheid naar 30 (of is dat de eigenlijke toegestane snelheid?) en meer controleren/drempels/flitspaal?
- Er wordt vaak veel te hard gereden, met name in de adelaarstraat, Willem v noort, Hopakker en Pieter Nieuwland. Snelheid hoeft niet omlaag, maar meer drempels en snelheidscontroles (met name 'savonds, het verkeer door de Hopakker en adelaarstraat van en naar de stad.)
- Eventueel flitspalen, meer drempels
- Fietspaden verbreden, verkeersdrempels
- Fietsstraat maken in Pieter Nieuwlandstraat. Drempels maken; er zijn speciale drempels die bij bussen en vrachtwagens naar beneden gaan (zie croeselaan bij de pc Hoofdstraat) Geen bloembakken, want dan kunnen de auto's eventuele spelende kinderen niet goed zien en dan komen er juist ongelukken.
- Fietsstraat van maken mss? Hoewel er in de fiets straten (bijv merelweg) heel hard gereden wordt, vooral van verkeer van talmalaan/draaiweg dus doorgaand sluipverkeer. Lijkt erop dat een enkele fiets straten niet veel doet. Mss meer een fiets straten gebied maken? Anders meer kleine drempels op de route? Wegversmalling helpt niet; is alleen maar gevaarlijk voor fietsers omdat auto's hun ruimte pakken.
- fietsstraat van maken uitstraling dat het een woonstraat is en geen snelweg bijv. door mee groen, bredere stoep, smallere straat eventueel drempels, 30 km straat
- Fietstraat van maken zodat auto's wel moeten afremmen zodra er fietsers fietsen. Meer drempels aanbrengen tussen adelaarstraat en willem van noortplein. Nu een rechte streep zonder obstakels waardoor veel automobilisten gas (kunnen) geven
- Flinke drempels, zeker in de Willem van Noortstraat zodat deze niet als racebaan gebruikt kan worden. En de drempels over de gehele breedte zodat motoren er niet omheen kunnen scheuren.

- Flitsers/handhaving, drempels, wegversmalling
- Flitspalen (snelheid is geregeld boven 50km/uur, brede drempels (ipv huidige drempels waar ook met hogere snelheid overheen gereden kan worden)
- Flitspalen, drempels, smalle wegen
- Gebruik van zebra's Er liggen drempels, zorg dat deze niet via de fietsstrook te omzeilen zijn. (op Ant Matth. & Willem van Noort bijv. ) Betere visuele afscheiding van het fietspad. Daardoor wordt het overige wegdek smaller en dat dempt de snelheid.
- Geen asfalt, maar klinkers. Drempels. 30 km zone. Digitale borden waarop staat hoe hard automobilisten rijden.
- Geen creatief idee, wel: andere route doorgaand autoverkeer, drempels, wegversmalling.
- Het liefst auto's totaal weren. Meer versmallingen of drempels.
- Het lijkt alsof alle auto's in deze straten nog even extra gas geven, ik denk dat grotere drempels/wegonstakels die de snelheid kunnen verminderen kunnen helpen
- Het opwerpen van snelheidsheuvels zoals is gedaan in de Pieter Nieuwlandstraat + er een 1 richtingsverkeer weg van maken. Bijvoorbeeld de stad in. Verkeer de stad uit kan via de ouderoord. De grootste snelheidsproblemen komen overigens van de mensen die vanaf de Antonius Matthaeslaan snelheid opbouwen, dat bereikt zijn hoogtepunt midden op de Willem van Noortstraat na de bocht richting de Adelaarstraat trappen ze het gas weer in en slaan af de Hopakker op richting de binnenstad. S avonds rijden ze dwars door rood bij de stoplichten aan het einde van Adelaarstraat (begin Merelstraat) en s nachts word je wakker van de motoren en de races die gehouden worden op de Adelaarstraat.
- Hoge drempels, smallere weg. Met name 's avonds komen ze vol gas langs en soms zelfs tegen het verkeer in over het fietspad
- Hoge verkeersdrempels, wegversmallingen, rotondes, zebrapaden (desnoods met stoplichten die alleen op rood gaan als een voetganger op een knop heeft gedrukt)
- Hogere drempels
- Hogere drempels, de huidige drempels zijn zeer laag en niet snelheid verlagend. Ook lijkt mij de maximum snelheid aan de hoge kant.
- Hogere verkeersdrempels zoals in Kanaalstraat. Flitspalen.
- Hogere verkeersdrempels
- Ik denk dat 30km zone niet werkt. De notoire hardrijder trekt zich daar niets van aan. De oplossing moet komen vanuit gedwongen snelheidsbeperking door bijvoorbeeld hoge drempels. Ik denk dat alleen een 30km zone of alleen een lokale wegversmalling niet werkt want mensen zullen nog ff extra gas geven om bij wegversmalling de tegen ligger voor te zijn. Bij een hoge drempel remt doorgaans iedereen af, al was het maar om schade aan hun eigen auto te voorkomen. Voorkomen van Eigen nadeel is vaak de enige manier. Bij flitspalen denken mensen pas achteraf 'shit' en is het kwaad al geschiedt. Een combi met drempels kan natuurlijk wel.
- Ik merk dat er veel te hard gereden wordt in vooral de Adelaarstraat. Drempels kunnen ervoor zorgen dat men minder hard gaat rijden op deze wegen. Evenals borden die aangeven dat er een maximumsnelheid gereden mag worden. Er zijn veel kinderen en fietsers in de wijk die soms bijna voor de voeten gereden worden.
- Ik vind dat we juist autoverkeer moeten houden. Maar wel met verkeersheuvels en lage snelheid.
- Ik woon (en werk) hier. Ik vind het geen probleem om het bestemmingsverkeer (wijk in en wijk uit) met 30 km per uur te doen. Dus snelheid verlagen en eventueel afdwingen met drempels. Rode fietsstroken erlangs. Zie bijvoorbeeld van Humboldtstraat. Voor doorgaand



verkeer lijkt me de route via Kardinaal de Jong - Talmalaan - Draaiweg - Oudenoord veel beter. Woningen staan daar verder van de straat af, er ligt asfalt, er staan stoplichten en rotondes.

- In de Antonius Matthaesuslaan zijn de drempels verwijderd ivm overlast van de trillingen bij de aangrenzende woningen. De straat is een racebaan geworden van verkeershufters vanuit wijken zoals Overvecht en daarbuiten'- naar het centrum toe. Er wordt veel te hard gereden. Het is wachten tot er doden vallen. Nou is dat al gebeurd onlangs met de jonge motorrijder die veel te hard reed. Nieuwe drempels opwerpen om de snelheid fors te verminderen en een flitskast installeren zodat met 50 km rijdt. Er zijn te veel fietsers op deze route welke dezelfde weg gebruiken als alle vracht en busverkeer en snelle autos. 1 richtingverkeer is ook een optie om het verkeer te verminderen.
- In de bocht adelaarstraat/willem van noortstraat rijdt men te hard. Misschien flitspaal of 'u rijdt te hard' borden. Of een drempel voor de bocht
- In de kaatstraat gaat het nog wel, maar die is zo smal. Ook de adelaarstraat is smal en daar wordt bovendien heeeel hard gereden. Flitspalen + drempels?
- In de Matthaesuslaan zijn onlangs de drempels weggehaald; een verbetering wat betreft geluid, maar niet wat betreft veiligheid. Auto's (en soms bus) gaan té hard rijden en nemen ook gemakkelijk een ruime bocht nemen over het fiets gedeelte. Als je dan vanaf de stoep wilt invoegen loop je regelmatig risico 'geschept' te worden door een racende auto of bus
- Inrichten als fietsstraat. Meer obstakels voor auto's op de weg. Zoals plantenbakken waar ze omheen moeten of drempels. Ik zie dat er meer plekken in utrecht fietsstraten worden ingericht zoals langs de malie singel en in de koekoekstraat. Je ziet dat dit voor sommige automobilisten werkt, en sommige hebben er totaal schijt aan. Die rijden net zo hard door die fietsstraat als voorheen. Dat geeft voor mij als fietser soms het gevoel dat ik vooral zo veel mogelijk rechts moet blijven fietsen anders wordt ik alsnog van mn sokken gereden. Hoe breed het fietspad ook is. Dit geeft soms dus een gevoel van schijnveiligheid.
- instellen maximum snelheid van 30 KM en meer drempels, zeker op de Willem van Noortstraat. Op dit gedeelte word zeer hard gereden door gemotoriseerd verkeer (regelmatig ver boven de nu toegestane maximum snelheid)!
- Ja, maak verhogingen in weg. Soort lange drempels. BV van dio drogist tm badhu.
- Ja, verkeersdrempels, zebra-paden, stoplichten en snelheid omlaag en controleren met camera's. Lijkt meer op een snelweg op dit moment
- Ja. 30km/u snelheidslimiet. Alleen bestemmingsverkeer. Wat wij ook merken is dat er veel snelheidsduivels richting het centrum (de Neude) rijden via de Hopakker. Daar zou ons inziens ook wat aangedaan moeten worden. Sowieso verkeersdrempels plaatsen om dragraces tegen te gaan in de nacht.
- Ja. De Matthaesuslaan is een mooi voorbeeld; nadat het wegdek (eindelijk) was aangepakt heeft de gemeente op de meeste plekken ook de verkeersdrempels weer aangebracht. Echter, binnen enkele maanden waren deze allemaal weer verdwenen. Het gevolg is dat de gemiddelde snelheid op de Matthaesuslaan waarneembaar is toegenomen. Waarom zijn deze drempels verdwenen? Het verleggen van de route van de stadbus naar station Overvecht (tegenwoordig lijn 1) draagt m.i. bij aan het concept van de doorgaande route Matthaesuslaan. Met als gevolg dat auto's op de Matthaesuslaan het idee hebben op een soort Kardinaal de Jongweg te rijden. Tenslotte denk ik dat een 'auto te gast' status ook zal helpen. Mijn ervaringen op bijv. de Prins Hendriklaan zijn erg positief.
- klinkers ipv asfalt; versmallen; drempels

- Lagere snelheid, meer controle, meer drempels
- lagere snelheidslimiet, en vooral inrichten voor lagere snelheid. Verhoogde plateaus, drempels etc met andere kleuren en ander straatmateriaal etc.
- Leg verkeersdrempels aan die effectief zijn om de snelheid van het verkeer te beperken. In de Kanaalstraat in Lombok is dit gelukt, ondanks dat er een bus door rijdt. Dit had voorkomen dat er onlangs een moterrijder is verongelukt
- Maak er 30 km zone van. Controleer regelmatig en houd de 'rotjochies' die te hard gaan aan. Verkeersdrempels. Maak ze dan zó, dat je er ook echt voor moet afremmen en er niet omheen kunt via de fietsstrook.
- Maak gelijkwaardige kruisingen met drempel. Zet een flitspaar neer. Versmallingen voor het autoverkeer maken.
- Max 30 kmh, drempels, minder doorgaand autoverkeer
- Max snelheid 30. Verkeersdrempels
- Meer drempels en eenrichtingsverkeer
- Meer drempels en lagere snelheid
- Meer drempels neerleggen
- Meer drempels of versmallingen op bepaalde plekken. Ik slaap aan de kant van de weg en met name s avonds hoor je auto's met hoge snelheid door de straat rijden. Die hoge snelheid maakt het lastig om in te schaten of je kan oversteken of niet. Ik denk dat dit het belangrijkste is om aan te pakken.
- Meer drempels plaatsen! En dan niet van die drempels die er t.h.v. Adelaarstraat nr. 80 liggen, maar dan drempels waarvoor je echt niet anders kan dan af te remmen.
- Meer drempels
- Meer drempels
- Meer drempels, bredere stoepen, eenrichtingsverkeer tenzij bestemmingsverkeer.
- Meer drempels, duidelijke borden, smallere straat, of korte s bochten.
- Meer drempels, een richtingsverkeer, 30 km zone
- Meer drempels, handhaving, obstakels
- Meer drempels, meer controles, er wordt veel harder gereden dan toegestaan is. Vooral 's avonds wordt er extreem hard gereden.
- Meer drempels, smallere weg en groenbakken
- Meer drempels, versmallingen zodat auto's moeten wachten tot ze elkaar kunne passeren, maar vooral controles, de verkeerssnelheid wordt nooit gecontroleerd en daarom racet het verkeer ongestoord door de straten
- Meer drempels? Of een flitspaal. Vooral als mensen de koekoekstraat uitkomen en de adelaarstraat opgaan gaan ze scheuren. En daar moet ik altijd oversteken.
- Meer en hogere drempels, controle, duidelijkere snelheid aanduiding.
- Meer obstakels (hogere drempels), wegversmallingen, flitspalen
- Meer verkeersdrempels of natuurlijke opstakels zoals bossages.
- Meer verkeersdrempels, die doorlopen over het fietspad, anders rijden auto's er omheen, meer zebrapaden en stoplichten met oproepknop.
- Meer verkeersdrempels, want er wordt nu vrijwel dagelijks meerdere keren per avond/nacht levensgevaarlijk hard gereden (snelwegwaardig hard)
- Meer verkeersdrempels. Zebrapaden voor voetgangers.
- Meer wegdrempels, 30km zone, auto te gast weg
- Meerdere drempels... Of een verhoging bij het fietspad
- meerdere kleine lage drempels over de gehele breedte

- Meerdere straten in de Vogelenbuurt eenrichtingsverkeer maken, smallere straten en meer drempels
- Misschien een dertig zone van maken i.p.v. vijftig. Drempels plaatsen voor auto's.
- Naar 30, Drempels, meer controle
- Oa Smaller en of drempels
- Obstakels op de weg, zoals bijv bloembakken. Hoge drempels. Andere bestrating die hard rijden ontmoedigt (steentjes ipv asphalt), brede fietspaden. Eenrichtingsverkeer in gedeelte van de Pieter Nieuwlandstraat zodat sluijverkeer tegen gegaan wordt.
- Of helemaal afsluiten voor verkeer of éénrichting met drempels
- Op de Antonius mattheuslaan drempels plaatsen. Deze weg wordt s avonds door veel autorijders gebruikt om het gaspedaal stevig in te trappen. Vanaf de zijstraten zie je zie niet op tijd aankomen, dit zorgt voor levensgevaarlijke situaties.
- Op de Willem van noortstraat flitspalen en hogere drempels waar je niet letterlijk omheen kan rijden.
- Op verschillende plekken in de stad worden drempels weggehaald omdat het primair fietsersgebied is geworden. Volgens mij heeft dit een averechts effect op de snelheid van het autoverkeer. Ik zou drempels plaatsen in de buurt van oversteekplekken, zodat auto's snelheid moeten minderen.
- Pieter Nieuwlandstraat: - plaatsen plantenbakken/versmallingen/drempels - 30 km zone van maken - een richtingsverkeer van maken
- Route onaantrekkelijk maken (veel drempels). Andere route van verkeer dat niet uit de wijk komt aantrekkelijker maken (zorgen dat die route sneller is). Deel van de straat een richtingsverkeer maken
- Serieuze drempels.
- Sinds de verkeersdrempels weg zijn op de Anthonius, wordt er heel ard gereden
- Smaller route met drempels
- Smaller, drempels
- Smallere autostroken, bv door bloembakken te plaatsen, bredere fietsstroken, effectieve drempels (waar auto's niet om heen kunnen rijden, in mattheuaan scheuren ze er nu om heen)
- Smallere straat, drempels
- Snelheid bij kruisingen eruit halen dmv heuvels of versmallingen
- Snelheid omlaag!! En dan niet met verkeersdrempels waar je overheen kan scheuren, maar serieus afremmen. Of het veel minder aantrekkelijk maken voor auto's om hier door heen te rijden.
- Snelheid verlagen naar 30 km het is een drukke verkeersader door een woonwijk. Drempels oversteekpunten voor voetgangers met daar wegversmalling
- Snelheidsdrempel, vernauwing van de weg, vergroting van de fietspaden etc...
- snelheidsverlaging naar 30km/u, drempels, fietsstraat inrichting
- Soort woonerfregeling maken, inrichting als fietsstraat, drempels.
- Stoplichten, drempels, versmallingen, chicane, type bestrating
- Tja, drempels nodigen uit tot uitwijken over het fietspad, dus dan over de breedte of met een fysiek gescheiden strook voor fietsers. Het zou mooi zijn als er wat rustiger wordt gereden. Ook door de bussen. Op de Pieter Nieuwland willen de bewoners graag 30 KM maar mij valt op dat als ik daar rijdt ik door de drempels en zijstraten met mogelijk verkeer van rechts, ik zelden boven de 30 kom. Geldt ook voor de Mattheuslaan.

- vaker controle door politie, we horen regelmatig motoren met grote snelheid door de adelaar straat rijden. verder misschien verkeersheuvels
- Veel auto's rijden harder dan mag! Misschien is het beter om het moeilijker te maken. Hobbels op de weg?
- Veel meer snelheids drempels plaatsen, verlichte automatische, borden die aangeven wat je snelheid moet zijn, een smiley bord. Draaiweg wordt vaak gevaarlijk gereden, te hard, en wie voorrang heeft wordt vaak niet gehandhaafd.
- Verkeersdrempel in de bocht bij de Pieter Nieuwland straat. Scheuren altijd hard en met kleine bocht de hoek om. Levensgevaarlijk voor overstekende voetgangers, fietsers en tegenliggers.
- Verkeersdrempels of eenrichtingswegen
- Verkeersdrempels over de gehele breedte van de straat
- Verkeersdrempels over de volle breedte van de weg. Verkeerslichten die bij een te hoge snelheid op rood gaan.
- Verkeersdrempels voor auto's
- Verkeersdrempels
- Verkeersdrempels, pas op borden, en de snelheid naar 30 km/uur
- Verkeersdrempels, zoals op de Von Humboldt straat. Of nog enkel bestemmingsverkeer door de weg alleen nog maar doorgaand te maken voor openbaar vervoer en fietsers.
- Verkeersdrempels; stoplichten aanlaten (en dus niet 's avonds uitgezet worden, want daardoor scheuren ze 's avonds en 's nachts met te hoge snelheid) ; Straat als fietsstraat inrichten, of apart fietspad op de Adelaarstraat, want de auto's scheuren te hard te vlak langs je.
- Verkeersheuvels plaatsen
- Verkeerslichten, fietsstraat van maken, eenrichtsweg, meer en hogere drempels, sluisen, andere grotere wegen aantrekkelijker maken om wel door te rijden
- Verlagen van de snelheid naar 30km/u en van die kleine vierkante drempels waar je aan weerszijden met je autobanden langs gaat.
- Vluchtheuvels waar ze omheen moeten cirkelen, hoge drempels i.p.v. die lage blokken die er nu liggen en waar iedereen overheen scheurt
- voldoende drempels in combinatie met kleine rotondes bij kruisingen en af en toe as verschuivingen. Bij de Pieter Nieuwlandstraat klinkerbestrating in combinatie met mini-rotondes bij de zijstraten en asverschuivingen. Waarom wordt de Ingenhouszstraat niet meegenomen in deze route???
- Vooral op de Adelaarstraat wordt nog wel eens flink gas gegeven door autoverkeer - er gebeuren regelmatig ongelukken met scooters/brommers etc. Volgens mij kan het autoverkeer daar een stuk normaler door de wijk rijden, bijvoorbeeld door het aanbrenge van verkeersheuvels.
- Wat hogere drempels, nu rij je er makkelijk langs.
- Wegversmallingen, drempels
- zebra of drempels ter hoogte van Willem van Noortplein
- Zebraleden of drempels
- Zou graag iets revolutionairs zeggen maar ben bang dat alleen losliggende fietspaden en drempels echt gaan werken. Misschien een flitspaal maar dat vraag ik me af.
- zoveel mogelijk snelheidsbeperkende maatregelen, zoals 30 kilometer zone, chicanes, drempels.

## Wegversmallingen

- Smallere rijbanen voor de auto - Brede fietspaden en duidelijk zichtbaar, wegdek bestraten. De automobilist moet zich te gast voelen in deze straten - voorrang verkeerssluizen. Om niet-bestemmingsverkeer te ontmoedigen. - Indien mogelijk; straten of delen van straten een richtingverkeer van maken. - Einde Pieter Nieuwlandstraat (Kardinaal kant) heeft geen stoplicht. Antonius Matthaesuslaan en Ingehouszstraat wel. Hierdoor is er veel verkeer in de Pieter Nieuwlandstraat. Met name in het begin van de straat wordt flink gas gegeven. Dit verkeer wil je eigenlijk met een zo kort mogelijke weg naar de Karinaal de Jongweg leiden. Goede doorstroom bij Oude Noord realiseren. Aan deze kant zie je dat de Zeedijk, Lauwrecht, Bermuurde Weerd Oostzijde en de Merelstraat allemaal eenrichting verkeer is richting het centrum. Ik denk als de Zeedijk een richting de andere kant op is dat er al veel verkeer zal kiezen om daar richting de Kardinaal de Jongweg op te rijden. Nu wordt al dat verkeer opgevangen door de Antonius Matthaesus Laan en de Pieter Nieuwlandstraat. Merelstraat qua richting veranderen kan wellicht ook helpen. voorkomen sluipverkeer (willen graag snel van A naar B) - smaller wegdek voor auto's (dwingt om langzamer te rijden)
- -bloembakken op straat of straten veel smaller maken (bredere stoepen) -maak er fietsstraten van waar de auto te gast is
- 1 richting, smallere baan
- 1 waar mogelijk aparte fietsstroken of nog beter: fietspaden 2 bestrating aanpassen: klinkers voor de auto, asfalt voor de fietsers 3 brede fietspaden zodat de autoweg smaller wordt 4 verkeersdrempels echt obtrusief maken, zoals in landen als Dubai en Oman, waar je auto meteen gesloopt is als je de drempel met te hoge snelheid neemt 5 het stukje autoweg voor een oversteekplaats zo inrichten dat het moeilijk wordt om een andere auto in te halen
- Inrichten van de weg als fietsstraat waar de auto te gast is, zoals in de Van Humboldtstraat en Koekoekstraat is gedaan. 2. Weg inrichten als 30 km zone; voor de handhaving wel flitspalen plaatsen, zodat je ook afdwingt dat het verkeer zich aan deze snelheid houdt. 3. Meer obstakels voor het verkeer: weg versmallen, i.p.v. asfalt stenenbestrating (kopjes) zodat rijden met een hoge snelheid onaantrekkelijk wordt
- Obstakels op weg zoals plantenbakken waardoor niet doorgereden kan worden. 2. Klinkers op hoofdweg (vooral 30 km/u zones) om gelijkwaardigheid met zijstraten aan te geven 3. Meer drempels (bijvoorbeeld zoals nu te vinden zijn in de Huizingalaan, beperken snelheid). 4. Overige wegversmallingen/obstakels. 5. Doorgaand verkeer is geneigd harder en haastiger te rijden, door deze niet door de wijk te laten rijden vermindert de snelheid ook.
- 1.verhoogde kruispunten - doorlopend voetpad. 2.Versmalling weg - vrijliggend fietspad, afscheiding tussen fiets en auto verkeer (nu voelt de weg veel breder als er geen fietsers zijn in de fietsstrook) 3. meer bomen/groen
- 30 kilometer per uur (ook naleven van die snelheid). Op dit moment merken we dat auto's met minimal 50 km per uur door de straat rijden. Het plaatsen van bloembakken en wegversmallingen zou een optie zijn om de snelheid te verlagen. Ook één richtingsverkeer zou veel problemen wegnemen.
- 30 kilometer zones. Fleshals versmallingen zodat het zeer onaantrekkelijk is voor motorvoertuigen. zoals sluipverkeer dat gaat dan wel naar de rondweg.
- 30 km en weg versmallen, fietsstraat er eventueel van maken, dat alles dan ook met zeer goede bebording en zeer goede communicatie, en handhaving! overigens is de

luchtkwaliteit er ook bij gebaat en dat voor al die bewoners die pal aan de straat wonen: lijkt me van groot belang.

- 30 km zone en dit hanteren met drempels, wegversmallingen en eventueel zelfs met flitspalen. Ze rijden hier regelmatig 60 tot 80 km/u. Als je dit nog doet met drempels, beschadig je je auto en riskeer je een flinke boete door de snelheidscontrole
- 30 km zone in de Antonius matthaeuslaan door mogelijk versmalling van de gehele straat met bredere stoepen en meer ruimte voor fietsers.
- 30 km zone, eenrichtings verkeer, weg versmallingen
- 30km Wegversmalling Auto te gast
- 50 kmpu is prima, alleen valt het niet te handhaven. Zorg dat je niet sneller dan 50 kmpu kan. Door versmallingen, geen voorrangsweg laten zijn etc al het bekeer van rechts heeft nu geen voorrang als dat wel het geval is hoop ik dat de idioten die nu met 100 kmpu over de adelaar knallen, beter gaan nadenken
- Alle straten 30km/h, auto's rijden vaak te hard. Of meerdere wegversmallingen
- als de stoepen breder zijn, de weg smaller, gaat de snelheid ook omlaag.
- Aparte fietspaden en gescheiden van het autoverkeer. Wegversmalling door middel van bloembakken en 30 km zone.
- Asfalt weghalen; weg versmallen/fietsstraat van maken (zoals Maliesingel/v Humboldtstraat); knip aanleggen zodat jakkerend doorgaand verkeer de straat mijdt.
- Auto's rijden veel te snel. Vaak harder dan toegestaan. Er komt steeds meer leven in de wijk en de adelaarsstraat antonius matthaeuslaan en Willem van noortstraat fungeren nog als belangrijke autowegen. Smallere wegen, meer ruimte voor fietsers en wandelaars zou snelheden omlaag kunnen brengen. Het is nu gevaarlijk.
- Bijv. Wegversmallingen waardoor 1 auto tegelijk kan passeren. En bijv. Drempels bij oversteekplaatsen
- Bordjes werkt niet, echt versmalling zodat er afgeremd moet worden.
- Bv knippen van verkeer door op versmalling op verschillende delen. Smaller maken van straat, meer ruimte aan fietser en voetgangers
- Constante wegversmalling d.m.v. verhoogde fietspaden, bredere stoepen en/of groen in het midden. Af en toe een wegversmalling en verkeersdrempel leidt er alleen maar toe dat sommige weggebruikers extra hard gaan rijden van versmallig/drempel naar versmallig/drempel.
- Controles, versmallingen, 30 km gebied
- Dat ligt eraan of het auto verkeer richting de stad of de stad uit via een andere route geleid gaat worden. In dat geval zouden drempels of wegversmallingen goed kunnen helpen
- De adelaarstraat wordt (veelal) s'avonds gebruikt om flink op het gas te trappen. Maak van deze weg een smallere straat met aan weerszijde fietspaden en het wegdek dusdanig smal dat tegenliggers elkaar de ruimte moeten geven ipv laqngs elkaar heen te kunnen racen.
- De maximum snelheid mag terug naar 30 km per uur, maar er mogen ook meer versmallingen komen waar autoverkeer elkaar voorrang moeten geven (bijv omdat de versmalling maar via één rijbaan te passeren is.
- De snelheid is over het algemeen hoog in deze straat, ook al staat lager aangegeven. Het zou een mooi idee zijn als deze route uitlokt tot langzamer rijden....klinkerweg, wegversmalling voor auto's, auto's te gast en geen doorgaande autoverkeer via deze wegen leiden (er komt veel vanuit het centrum via de koekoekstraat de adelaarstraat op)
- De weg op punten versmallen zodat auto's op elkaar moeten wachten, hogere verkeersdrempels

- Door een groene middenberm te creëren, daardoor lijkt de weg optisch smaller en gaan auto's hun snelheid aanpassen. Voordeel is ook dat er niet ingehaald kan worden. Mijn voorkeur gaat in ieder geval niet uit naar het inbouwen van obstakels (drempels, zigzags, etc.) in de weg. Dat maakt de weg nu erg gevaarlijk, omdat de weg steeds anders is. Dit zorgt voor teveel verrassingen onderweg.
- Drempels en versmallen.
- Drempels of wegversmalling plaatsen
- Drempels of wegversmallingen
- Drempels zorgen voor trillingen en dus overlast aan de bewoners, maar evt wegversmallingen of bij Willem van Noortplein een voetganger vriendelijk plein maken zoals bij Adriaen van Ostadelaan dat zou de snelheid eruit kunnen halen.
- Drempels, flitspalen, klinkers ipv asfalt, weg versmallingen
- Drempels, optisch smallere rijbaan, minder strak asfalt meer klinkers
- Drempels, smallere rijbaan, andere bestrating bijv klinkers
- Drempels, wegversmallingen, flitsers
- Een auto ontmoedigen om sneller te rijden zijn klinkers, bochten, versmalling. Het idee geven dat ze in een woon en speel wijk rijden. De wegen omlijden.
- Een smallere rijbaan. Hierdoor komt er tegelijkertijd meer ruimte voor een fietspad. Vaak ontstaat er file voor het stoplicht van fietsers die de andere kant op moeten en zij de weg voor de rest blokeren
- Er lagen drempels op de Antonius Matthaesuslaan, maar die zijn weg. Het is nu voor onze kinderen een stuk gevaarlijker geworden. Minder ruimte voor auto's, alleen bestemmingsverkeer, meer drempels, versmallingen, fietsers voorrang.
- Er wordt zo ontzettend hard gereden en ook ingehaald, dat zie ik regelmatig gebeuren. Vraag me af of je dat oplost door er alleen maar een 30km zone van te maken bij die mensen. Misschien een gedeelte, bijvoorbeeld de Adelaarstraat 1 richting maken, ervoor zorgen dat de doorgaande route eruit wordt gehaald. De Willem van Noortstraat en Antonius Matthaesuslaan brede fietspaden maken en wegversmallingen waardoor het ook meer een woongebied wordt. En verder denk ik dat er misschien een gebied voor bestemmingsverkeer van moet worden gemaakt, dat zoals wordt aangegeven overig verkeer via de rondwegen gaat. Verder wil ik graag aangeven dat er tot die tijd wel echt wat gedaan moet worden door politie, want het is gewoon echt gevaarlijk hoe hard hier nu gereden wordt. Dan heb ik het over snelheden die echt wel richting de 100km gaan en er misschien wel overheen, dat kan echt niet!
- fietsstraat van maken uitstraling dat het een woonstraat is en geen snelweg bijv. door mee groen, bredere stoep, smallere straat eventueel drempels, 30 km straat
- Fietsstraat van maken. 30 zone van maken. Wegversmallingen
- Fietsstraat zoals bij de singels en leidsekade is gedaan met klinkers in het midden. Versmalling van de weg en geen verkeerseilanden meer. Geen drempels.
- Flitsers/handhaving, drempels, wegversmalling
- Flitspaal, optische wegversmalling
- Flitspalen of wegversmallingen
- Flitspalen, drempels, smalle wegen
- Gebruik van zebra's Er liggen drempels, zorg dat deze niet via de fietsstrook te omzeilen zijn. (op Ant Matth. & Willem van Noort bijv. ) Betere visuele afscheiding van het fietspad. Daardoor wordt het overige wegdek smaller en dat dempt de snelheid.

- Geen afvalt, meer obstakels. Haal de snelheid er uit door het onmogelijk te maken. Smalle rij stroken, heuvels, geen voorrangsweg meer maken
- Geen creatief idee, wel: andere route doorgaand autoverkeer, drempels, wegversmalling.
- Handhaving en met obstakels zoals plantenbakken de weg versmallen terwijl je ruimte houdt voor fietsers en wandelaars. Maar beste is minder auto's
- Het liefst auto's totaal weren. Meer versmallingen of drempels.
- Hoge drempels, smallere weg. Met name 's avonds komen ze vol gas langs en soms zelfs tegen het verkeer in over het fietspad
- Hoge verkeersdrempels, wegversmallingen, rotondes, zebra's (desnoods met stoplichten die alleen op rood gaan als een voetganger op een knop heeft gedrukt)
- Ik heb de indruk dat met het niet-bestemmingsverkeer te hard rijdt. Nu is de weg soms een racebaan - het is echt absurd hoe hard sommigen op de Antonius Matthaesuslaan rijden. Voorheen lagen er 'kussens' op de weg, maar die zijn weggehaald omdat er kennelijk ongewenste trillingen vandaan kwamen. Dat had er wat mij betreft ook mee te maken dat het verkeer de kussens kon omzeilen door over het fietspad te rijden. Dat leverde zeer gevaarlijke situaties op voor fietsers - en zelfs voor voetgangers die meer naar de rand van de stoep liepen. Nu de kussens weg zijn is het hek helemaal van de dam. Het zou een idee zijn om de auto's te dwingen rustig te rijden, bijvoorbeeld door de rijbaan smaller te maken, met een duidelijker onderscheid en fysiek met het fietspad. Nog beter; met een fietsstraat!
- In de kaatstraat gaat het nog wel, maar die is zo smal. Ook de adelaarstraat is smal en daar wordt bovendien heeeel hard gereden. Flitspalen + drempels?
- Indien de Kardaal de Jongweg een maximum snelheid van 50km hanteert is het zaak binnen deze ring de snelheid overal naar 30km per uur te reduceren. De Antonius Matthaesuslaan, Willen van Noordstraat en Kaatstraat zijn relatief smal en veel fietsgebruikers. Verder ben ik voor wegversmallingen die automobilisten dwingt om langzamer te rijden en voorrang te verlenen. Drempels hebben niet mijn voorkeur omdat die trillingen veroorzaken. Dit is met de buslijn door de Antonius Matthaesuslaan een groot probleem gebleken met de drempels.
- Inrichten als 30, smallere rijbaan, bredere fietsstrook
- Ja, 30 zone en de weg versmallen. Kijk naar voorbeeld op de Tolsteeg. NIET zoals in de koekoekstraat is gedaan. Dat is nu een racebaan omdat er geen drempels meer liggen. Ook geen asfalt gebruiken maar klinkers. asfalt associeert men met een hogere snelheid dan bestrating, zie voorbeeld Tolsteegsingel.
- Ja, naar 30 km/uur. Bij de ijszaak is een bochtje uit de weg gehaald en breder gemaakt. Nu razen de auto's veel harder door. Ook rijden auto's over het fietspad. Er zou een betere scheiding moeten komen zodat de weg smaller wordt.
- jazeke, we moeten een nieuw profiel voor de (30km) weg maken, small met gebakken klinkers en ruime asfaltbanen voor de fietspaden (zoals nu langs de single wordt gemaakt). In 1 jaar zijn recht voor mijn deur 3 ernstige (en zelfs 1 dodelijk) ongeluk gebeurd. Meer groen in de straat om hier weer een leefstraat van te maken! Ik denk graag mee!
- Klinker weg, meer bochten en versmalling. De doorgaande weg onderbreken door de zijstraten door te trekken.
- klinkers ipv asfalt; versmallen; drempels
- Maak er een smalle weg van icm 30km zone. Maak van de Hopakker 1 richting. Dit verminderd flaneer verkeer op de adelaarsstraat.



- Maak gelijkwaardige kruisingen met drempel. Zet een flitspaar neer. Versmallingen voor het autoverkeer maken.
- Max 30 km/h. En dan ook handhaven. Gewoon op een paar plekken een permanente camera neerzetten. Ook met weginrichting hardrijders ontmoedigen. Misschien op een paar plekken wegversmallingen met vluchtheuvels voor het oversteken.
- Maximum van 30 km, ook voor stadsbussen (!). Veel meer controle op snelheid / automatische radar die snelheid meet en omzet in een boete als te hard gereden wordt. Versmal de wegen.
- Meer drempels of versmallingen op bepaalde plekken. Ik slaap aan de kant van de weg en met name s avonds hoor je auto's met hoge snelheid door de straat rijden. Die hoge snelheid maakt het lastig om in te schaten of je kan oversteken of niet. Ik denk dat dit het belangrijkste is om aan te pakken.
- Meer drempels, duidelijke borden, smallere straat, of korte s bochten.
- Meer drempels, smallere weg en groenbakken
- Meer drempels, versmallingen zodat auto's moeten wachten tot ze elkaar kunnen passeren, maar vooral controles, de verkeerssnelheid wordt nooit gecontroleerd en daarom racet het verkeer ongestoord door de straten
- Meer obstakels (hogere drempels), wegversmallingen, flitspalen
- Meer snelheids vertragende maatregelen. Wegversmallingen. Klinkers ipv asfalt op de weg
- Meerdere straten in de Vogelenbuurt eenrichtingsverkeer maken, smallere straten en meer drempels
- Met name Adelaarstraat en Willem van Noortstraat zijn te breed, dit nodigt uit tot te hard rijden. Dagelijks vliegen auto's voorbij die de maximum snelheid van 50 ruim overschrijden. Dit leidt tot zeer gevaarlijke situaties en ongelukken in deze woonwijk. Maatregelen: Weg versmallen Aanleg van gescheiden fietspad, huidige fietspad is levensgevaarlijk voor fietser en automobilist Bredere stoep Verlagen van maximale snelheid naar 30KM max Inhaalverbod/doorgetrokken streep.
- misschien meer versmallingen? Ik denk dat het ook zou helpen om het fietspad bijvoorbeeld op te hogen, zodat de weg voor auto's minder breed is.
- Mn Pieter Nieuwlandstraat wordt gebruikt door mi sluijverkeer, maak er een smallere straat van, fietspad maken door een deel van de stoep te gebruiken (een zijde heeft al een brede stoep)
- Nee, ik betwijfel of een lagere maximum snelheid (30 ipv 50) iets uitmaakt. Misschien een smallere rijbaan, maar dan wel zo dat er niet over het fietspad kan worden gereden. En beetje zoals op de Biltstraat.
- Niet direkt, maar zonder dat er gehandhaafd wordt zie ik dit niet lukken. De weg nodigt op sommige plekken uit tot hardrijden. Maak er in ieder geval geen fietstraat van zoals in de koekoekstraat, want dat werkt niet. Misschien dat meerdere obstakels en versmallingen wel werken.
- Oa Smaller en of drempels
- Onmogelijk maken om hard te rijden. Smallere rijweg, obstakels op de weg, andere bestrating
- optice of reeele versmalling
- Pieter Nieuwlandstraat: - plaatsen plantenbakken/versmallingen/drempels - 30 km zone van maken - een richtingsverkeer van maken
- plantenbakken (zodat er gezigzagd moet worden) of 1-richting en autogedeelte versmallen

- Sluizen, of andere wijze van versmalling van de weg. Indien mogelijk snelheidscontroles of mobiele flitskasten. Duidelijkere en meer aanwijzingen van 30 / 50 km.
- Smaller / lagere snelheid
- Smaller route met drempels
- Smaller wegprofiel
- Smaller, drempels
- Smallere autostroken, bv door bloembakken te plaatsen, bredere fietsstroken, effectieve drempels (waar auto's niet om heen kunnen rijden, in mattheuaan scheuren ze er nu om heen)
- Smallere rijweg, en/of meerdere wegversmallingen met bomen, werken remmend op het autoverkeer
- Smallere straat, drempels
- Smallere weg 30 km zone
- smallere weg boetes voor te hard rijden
- Smallere weg en meer ruimte voor fietsers en voetgangers
- Smallere wegen bulten
- Smallere wegen, 30 meter per/uur borden, signalen op de weg etc.
- Snelheid bij kruisingen eruit halen dmv heuvels of versmallingen
- Snelheid verlagen naar 30 km het is een drukke verkeersader door een woonwijk. Drempels oversteekpunten voor voetgangers met daar wegversmalling
- Soort bestrating (klinkers voor de auto's) Smaller maken
- Stoplichten en versmallingen
- Stoplichten, drempels, versmallingen, chicane, type bestrating
- Straten smaller maker, bijv. de Pieter Nieuwland. Kan natuurlijk niet overal ivm busroute. De Antonius mattheuslaan is ook een drukke route als alternatief voor de talmalaan. Een versmalling van de kardinaal de jongweg maakt het alleengaand drukker inde wijk.
- Straten versmallen
- Verlaging van de maximumsnelheid lijkt me het meest logische startpunt. Daarnaast versmalling van de rijstroken zodat het een minder aangename sluiproute wordt voor passanten.
- Versmallen rijbaan. Bochten of knikken in rijbaan.
- Versmallen van de weg en er een 1-richtingsstraat van maken. Dit komt de veiligheid en het uiterlijk van de wijk zeer ten goede
- Versmalling
- Versmalling
- wat versmallingen zou handig zijn maar is een ramp voor een passagier in de bus
- We wonen aan de Antonius Matthaesuslaan precies bij de kruising met de Kardinaal de Jongweg. De snelheid waarmee de Ant. Matthaesuslaan in wordt ingereden is heel hoog. Wordt soms echt gebruikt als een racebaan, wat voor de rest van de verkeersgebruikers en omwonende voor gevaarlijke situaties zorgt. Maak het minder aantrekkelijk om deze straat in te rijden als sluiproute door bv een wegversmalling, 30 km zone, drempels mogen dan weer niet door de aanwezigheid van de bussen ( die overigens ook hard door deze straat rijden en qua grote en hoeveelheid voor gevaarlijke situaties zorgen zeker voor fietsers)
- weg smaller maken en snelheid verlagen naar 30kmh. geef het verkeer de verplichting om langzamer te rijden
- Weg smaller maken. terug 30 km/u. Fietsstraat maken.
- Weg versmallen als maliesingel

- weg versmallen klinkers in plaats van asfalt obstakels voor autoverkeer aanbrengen
- Weg versmallen wand de drempels nu helpen niet
- weg versmallen. voetpad vertreden. snelheid terugbrengen naar 30km/u en handhaven. 3 weken geleden heeft een medelander van marakaanse komaf zich bij ons voor de deur dood gereden op een scooter door met ruim 100 km/u tegen een auto aan te rijden. wij zijn opzoek naar een ander huis vanwege de straat. het is te gevaarlijk om met jonge kinderen te wonen aan de willem van noortstraat. een vriendin van mij is 6 maanden geleden aangereden in de willem van noortstraat door een scooter van pizzeria nefretiti. als ik had geweten wat voor verschrikkelijke straat de willem van noortstraat is was ik hier nooit komen wonen. Ik voel mij niet veilig in en rond de willem van noortstraat straat.
- Wegen versmallen
- wegversmalling, plateaus i.v.m. de bus
- Wegversmallingen door bredere fietspaden te creëren met scheidingsranden. Daarnaast variabele maximum snelheid 30 km per uur tijdens spijtstijden en 50 km per uur buiten de spits.( Evt. Snelheidscamera's die geactiveerd worden tijdens spijtstijden)
- Wegversmallingen, drempels
- Zebrapaden aanleggen, wegversmalling voor 1 auto passeren per keer (ipv langs elkaar kunnen rijden)
- Niet direct, versmallingen zijn een oplossing maar stoort ook de fietsers. Gehele versmalling zal een mogelijkheid kunnen zijn. Drempels, de huidige in het midden van de weg zijn geen oplossing. Dit zijn meer doelen om je auto zo drempeloos overheen te manoeuvreren. Wellicht dat meer om en om obstakels op de weg een oplossing kunnen zijn.

## Eenrichtingsverkeer

- Verkeersdrempels of eenrichtingswegen
- - Er een fietspad van maken waar de auto te gast is. - De Pieter Nieuwlandstraat zou wat mij betreft een eenrichtingsweg moeten worden vanaf de Shell aan de Kardinaal de Jongweg waardoor de verkeersdrukke afneemt.
- 30 kilometer per uur (ook naleven van die snelheid). Op dit moment merken we dat auto's met minimal 50 km per uur door de straat rijden. Het plaatsen van bloembakken en wegversmallingen zou een optie zijn om de snelheid te verlagen. Ook één richtingsverkeer zou veel problemen wegnemen.
- 30 km per uur. let wel op verkeersoverlast in de buurt, geen drempels . is eenrichtingsverkeer pieter nieuwland een optie voor auto?: de stad uit? (wel dan overzichtelijker maken bij benzinepomp en ant matheus laan stad in? let op dat ingeniuszstraat rustig blijft. stoep bij badhu voor aan plein mag breder
- 30 km zone, eenrichtings verkeer, weg versmallingen
- 30 zone, stad in en uitgaand verkeer ontmoedigen, eenrichtingsverkeer
- 30km maken helpt nauwelijks, dat zien we bij de Draaiweg, maar ik vind dat wel beter, het maakt de straat minder aantrekkelijk als route. Maar eenrichtingsverkeer is beter. Hoop alleen nog wel als bewoner mijn wijk in te kunnen zonder kilometers om te moeten.
- 30km/h en 1 richtingsverkeer
- Alleen bestemmingsverkeer toelaten of eenrichtingsverkeer
- De beste optie is veel minder verkeer. Een alternatief is de snelheid verlagen naar 30 km/u. Bij voorkeur in combinatie met éénrichtingsverkeer.
- De fietsstraat bij de Merelstraat en de Koekoeksstraat is in ieder geval geen oplossing: daar is juist een onduidelijke situatie ontstaan én hier is een soort autosnelweg ontstaan

waardoor auto's hier heel hard rijden. Ook zijn er in deze wijken veel straten die helemaal niet berekend zijn op autoverkeer van twee richtingen: de Draaiweg tussen de Merelstraat en de Adelaarstraat is hier een goed voorbeeld van: het zou goed zijn om de mogelijkheden van eenrichtingsverkeer te onderzoeken.

- De Pieter Nieuwlandstraat eenrichtingsverkeer maken, dat het verkeer niet vanaf de Adelaarstraat mag komen. Daardoor is er geen doorgaand verkeer naar de Kardinaal de Jongweg. Daarbij moet bestemmingsverkeer wellicht via de Ingenhouzstraat aanrijden.
- De rechte baan nodigt nu uit tot racen naar de grote weg. Door de weg één richting te maken of het onmogelijk te maken om te racen door drempels (heeft niet de voorkeur want werkt hard rijden/hard stoppen/hard optrekken in de hand) doe je recht aan de woon/winkel/lokale fietsfunctie die de straat ook heeft. In ieder geval is de straat nu levensgevaarlijk voor fietsers. Een gescheiden fietspad, liefst met de parkeerhavens tussen het autoverkeer en de fietsers is belangrijk. De fietspaden zijn te smal voor bijvoorbeeld een ouder en kind om samen te fietsen, en in de bochten hou je zelfs je hart vast als je alleen fietst omdat lange bussen en vrachtwagens de bocht afsnijden. (en bovendien de geparkeerde fietsen waar te weinig ruimte voor is vaak aan de wegwand van het rek staan geparkeerd en omdat auto's vaak net buiten hun vak staan geparkeerd, waardoor je als fietser op de weg gedwongen wordt.
- Drempels, fietsers voorrang, eenrichtingsverkeer
- Duidelijker aangeven dat het 30km zone is (meer borden, signalering snelheid) Obstakels die verhinderen dat men >30km rijdt (ook niet tussen obstakels kan accelereren. Flitspaal op snelheden >30km Pieter Nieuwlandstraat eenrichtingsverkeer vanaf Kardinaal de Jongweg naar het centrum (dat verkeer rijdt (meestal) rustiger Verbod voor vrachtwagens om door de Pieter Nieuwlandstraat te rijden
- Eenrichting verkeer, hobbels
- Eenrichtingsverkeer (combi met Pieter Nieuwlandstraat).
- Eenrichtingsverkeer PN straat (vanuit shell-station) Alleen bestemmingsverkeer toelaten dmv paaltje met pasjes o.i.d. Fietspaden breder en andere kleur Meer verkeersborden, want veel automobilisten weten niet eens dat je 30 mag in de PN straat Drempels Versperringen zoals plantenbakken e.d.
- Eenrichtingsverkeer, drempels, alleen bestemmingsverkeer
- Eenrichtingsverkeer, en een 30km-zone
- Éénrichtingswegen maken met drempels
- Éénrichtingsverkeer maken, maak er een fietstraat van waar auto's te gast zijn, stemberechtigde controles op emissies omdat de straat dwars door woonwijken heen loopt, snelheid omlaag, minder ruimte voor auto's meer voor voetgangers en fietsers, verkeer omleiden via de kardinaal de jong weg en de amsterdamsestraatweg
- fietsstraat, verbreding stoepen, eenrichtingsverkeer.
- Ik denk dat op de adelaarstraat, willem van Noortstraat, antonius mattheuslaan voldoende vluchtheuvels en bochten zijn om verkeer duidelijk te maken dat 50 de max snelheid is. Wat mij betreft hoeft die snelheid niet omlaag, alleen misschien op willem van noortplein naar 30 ivm vele mensen die oversteken. Pieter nieuwlandstraat wordt als doorgaand gebruikt, zelfs als voorrangsweg. Men is zo gehaast dat vergeten wordt dat 30 de maximale snelheid is en dat verkeer van rechts voorrang heeft. M.i. Is de max snelheid van 30 ok, lager hoeft niet, maar wel ontmoediging van te hard rijden. Ik denk dat de pieter nieuwlandstraat óf eenrichtingsverkeer moet worden óf dat er een stremming moet komen in de aansluiting willem van noortplein - pieter nieuwlandstraat (bv paaltjes zodat aan het

begin vd weg alleen fietsers er langs kunnen en de straat alleen voor bestemmingsverkeer is.

- in de woonwijk 30 km zones éénrichtings wegen, daardoor bredere fietspaden handhaving verkeersregels (bekeuringen)
- Maak er een smalle weg van in 30 km zone. Maak van de Hopakker 1 richting. Dit verminderd flaneer verkeer op de Adelaarstraat.
- Max 30 km. Eenrichtingsverkeer Kaatstraat - Adelaarstraat - Willem van Noortstraat Fietsstraat
- -maximaal 30 km per uur -1-richtingautosverkeer
- Meer drempels en eenrichtingsverkeer
- Meer drempels, bredere stoepen, eenrichtingsverkeer tenzij bestemmingsverkeer.
- Meerdere straten in de Vogelenbuurt eenrichtingsverkeer maken, smallere straten en meer drempels
- Obstakels op de weg, zoals bijv bloembakken. Hoge drempels. Andere bestrating die hard rijden ontmoedigt (steentjes ipv asphalt), brede fietspaden. Eenrichtingsverkeer in gedeelte van de Pieter Nieuwlandstraat zodat sluipverkeer tegen gegaan wordt.
- Obstakels op de weg. Eerste blok van de Pieter Nieuwland gezien vanaf de Willem van Noort eenrichtingsverkeer maken
- Of helemaal afsluiten voor verkeer of éénrichting met drempels
- plantenbakken (zodat er gezigzagd moet worden) of 1-richting en autogedeelte versmallen
- Snellere doorstroom op andere routes door beter inregelen stoplichten Aanpassing inrit PN landstraat PN straat alleen mogelijk om in te tijden via tankstation, dus eenrichtingsverkeer maken PN straat inrichten vonform tolsteegsingel PN landstraat: Creer meer groen (buurtuitstraling) en plantenbakken op de straat PN straat nu 1 rechte weg, creer inhammen waardoor verkeer slingeren de straat door gaat.
- Ten eerste handhaven. Daarnaast meer en vaker en duidelijker de max snelheid aangeven. Op bepaalde punten eenrichting verkeer. Auto te gast route? Meer duidelijke 'echte' oversteekpunten die ook herkenbaar zijn zoals oversteekstroken, zebra's en stoplichten. Als laatste wederom; controle en handhaven.

## Flitspalen

- Zou graag iets revolutionairs zeggen maar ben bang dat alleen losliggende fietspaden en drempels echt gaan werken. Misschien een flitspaal maar dat vraag ik me af.
- Inrichten van de weg als fietsstraat waar de auto te gast is, zoals in de Van Humboldtstraat en Koekoekstraat is gedaan. 2. Weg inrichten als 30 km zone; voor de handhaving wel flitspalen plaatsen, zodat je ook afdwingt dat het verkeer zich aan deze snelheid houdt. 3. Meer obstakels voor het verkeer: weg versmallen, i.p.v. asphalt stenenbestrating (kopjes) zodat rijden met een hoge snelheid onaantrekkelijk wordt
- 30 kilometer zone maken. Of 50 houden, maar met flitspalen op de Adelaarstraat.
- 30 km invoeren en flitskasten voor te hardrijders
- 30 km met veel flitspalen. Liefst bij elke kruising
- 30 km zone en dit hanteren met drempels, wegversmallingen en eventueel zelfs met flitspalen. Ze rijden hier regelmatig 60 tot 80 km/u. Als je dit nog doet met drempels, beschadig je je auto en riskeer je een flinke boete door de snelheidscontrole
- Aanbrengen van obstakels. Bredere fietspaden. Flitsen.

- belijning zodat wegen visueel krap worden. flitspaal bomen langs weg geven krappere beeld dus lagere snelheid
- Bij Ant Matthaeslaan wordt echt geracet, zeker sinds drempels weg zijn, dus 30km zone, drempels, obstakels, zebra's etc. Bij vluchtheuvels wordt soms op de verkeerde wegheft ingehaald, levensgevaarlijk, dus dat op de een of andere manier tegengaan. Misschien ook meer handhaving/ flitscamera's
- Bord neerzetten en handhaven door bijvoorbeeld flitspalen en agenten
- De maximum snelheid hoeft niet omlaag. Er koet echter wel beter gecontroleerd worden. Het toepassen flitspalen zou al een groot verschil kunnen maken zodat men zich aan de snelheid gaat houden.
- Drempels en flitspalen
- Drempels en zebrapaden. Flitspalen
- Drempels hebben weinig effect en geeft trillingsoverlast in de omliggende woningen. Mogelijkheid 1: 30 km zone met actieve snelheidscontrole, (incl flitser) brede fietspaden. Mogelijkheid 2: Sterke vermindering of afsluiten voor doorgangsverkeer: Kaatstraat tot de molen alleen voor bussen en fietsers, (of 1 richting voor auto's van Kaatstraat richting W van Noordst) Met hoofdbaan voor fietsers en bredere voetpaden. Alle bewoners van Votulast gebruiken K de Jongweg als uitvalsweg, hierdoor is doorgang Kaatstraat met auto voor hen overbodig. Hiermee neemt gelijk de druk op de W van Noorstraat en P Nieuwlandstraat af. Vaak komen dezelfde auto's en motoren met hoge snelheid, meerdere keren per dag door deze straten heen.
- Drempels in de weg, of zowieso de max. snelheid verlagen en meer controles met bijvoorbeeld flitspalen of snelheidsmeters.....
- Drempels over de gehele breedte van de weg zodat ze niet ontweken kunnen worden. Eventueel flitspalen.
- Drempels, flitspalen, klinkers ipv asfalt, weg versmallingen
- Drempels, wegversmallingen, flitsers
- Duidelijker aangeven dat het 30km zone is (meer borden, signalering snelheid) Obstakels die verhinderen dat men >30km rijdt (ook niet tussen obstakels kan accelereren. Flitspaal op snelheden >30km Pieter Nieuwlandstraat eenrichtingsverkeer vanaf Kardinaal de Jongweg naar het centrum (dat verkeer rijdt (meestal) rustiger Verbod voor vrachtwagens om door de Pieter Nieuwlandstraat te rijden
- Een-richting verkeer maken van de Pieter Nieuwlandstraat Verkeerslicht maken aan het eind van de Pieter Nieuwlandstraat en deze strenger instellen / knijpen tov de Antonius Matthaeslaan Tankstation weghalen / alleen toegankelijk maken vanaf de Kardinaal de Jong weg Meer drempels of flitsers, toezicht in de ochtend en avond duidelijk aanwezig
- Eerder lagen er verkeersdrempels in de adelaarsstraat/Willem van Noortstraat, maar deze zijn verwijderd. Nu is het er een racebaan, met name s avonds en s nachts. Meer drempels. Maar vooral: betere controles! Bijv. Flitspaal!
- Er wordt nu heel vaak heel snel gereden in deze straten. Ondanks de bochten en drempels. Misschien snelheid naar 30 (of is dat de eigenlijke toegestane snelheid?) en meer controleren/drempels/flitspaal?
- Eventueel flitspalen, meer drempels
- Evt. flitspalen plaatsen, weg laten slingeren
- Fietsstraat, of speedbumps, flitspaal of speed counter (met de smileyface)
- Flitsers/handhaving, drempels, wegversmalling
- Flitspaal, optische wegversmalling

- Flitspaal. 50 is prima maar de gemiddelde Golf gte, mercedes en porsche rijdt hier 130
- Flitspaal/keien/bochten/verkeerssluizen/fysiek gescheiden fietspaden, meer stoplichten,aanpak gastjes die structureel te hard door de stad scheuren (uitgaanspubliek van de Pacha!)
- Flitspalen (snelheid is geregeld boven 50km/uur, brede drempels (ipv huidige drempels waar ook met hogere snelheid overheen gereden kan worden)
- Flitspalen of wegversmallingen
- Flitspalen, drempels, smalle wegen
- Flitspalen. alles naar 30 km p/u
- Hogere verkeersdrempels zoals in Kanaalstraat. Flitspalen.
- Ik denk dat 30km zone niet werkt. De notoire hardrijder trekt zich daar niets van aan. De oplossing moet komen vanuit gedwongen snelheidsbeperking door bijvoorbeeld hoge drempels. Ik denk dat alleen een 30km zone of alleen een lokale wegversmalling niet werkt want mensen zullen nog ff extra gas geven om bij wegversmalling de tegen ligger voor te zijn. Bij een hoge drempel remt doorgaans iedereen af, al was het maar om schade aan hun eigen auto te voorkomen. Voorkomen van Eigen nadeel is vaak de enige manier. Bij flitspalen denken mensen pas achteraf 'shit' en is het kwaad al geschiedt. Een combi met drempels kan natuurlijk wel.
- In de Antonius Matthaesuslaan zijn de drempels verwijderd ivm overlast van de trillingen bij de de aangrenzende woningen. De straat is een racebaan geworden van verkeershufters vanuit wijken zoals Overvecht en daarbuiten'- naar het centrum toe. Er wordt veel te hard gereden. Het is wachten tot er doden vallen. Nou is dat al gebeurd onlangs met de jonge motorrijder die veel te hard reed. Nieuwe drempels opwerpen om de snelheid fors te verminderen en een flitskast installeren zodat met 50 km rijdt. Er zijn te veel fietsers op deze route welke dezelfde weg gebruiken als alle vracht en busverkeer en snelle autos. 1 richtingverkeer is ook een optie om het verkeer te verminderen.
- In de bocht adelaarstraat/willem van noortstraat rijdt men te hard. Misschien flitspaal of 'u rijdt te hard' borden. Of een drempel voor de bocht
- In de kaatstraat gaat het nog wel, maar die is zo smal. Ook de adelaarstraat is smal en daar wordt bovendien heeeel hard gereden. Flitspalen + drempels?
- Ja, zie mijn commentaar over inrichting W v Noortplein zoals Adr v Ostadelaan. Flitskasten. Helaas werken drempels wel voor het autoverkeer, maar niet voor omwonenden, de trillingen van de bus verstoren mijn huis, zelfs zonder drempels...
- Ja. Maak auto's te gast in de straten. Hiermee kom je tegemoet aan de punten in het mobiliteitsplan: meer ruimte voor fietsers en voetgangers, straten inrichten als toegangsrouten voor de buurt (ben benieuwd hoe dat gerealiseerd wordt) en maak je het doorgaand verkeer minder aantrekkelijk om door Votulast te crossen. Handhaving is echter een belangrijke voorwaarde om gedragsverandering die de gemeente beoogt, ook teweeg te brengen. Misschien toch eens kiezen voor een aantal flitspalen om hardrijders te bekeuren. Met de opbrengst kun je denk ik leuke dingen doen :-)
- Maak er een 30 km zone van. Vervang het asfalt voor gebakken materiaal, dat maakt opties al dat verkeer langzamer zal rijden. En misschien moeten de fietstroken die nu op het asfalt zijn ingetekend helemaal weg worden gehaald. Maak er meer shared-space van en geef fietsers op die manier nog meer ruimte op de weg. Ook dat zal een snelheidsremmende werking hebben. Op de Willem van Noortstraat zijn het afgelopen jaar veel (dodelijke) ongelukken gebeurd; misschien moeten daar op bijv. 2 punten gewoon flitspalen worden geplaatst. Consequentie van het omlaag brengen van de snelheid is dat de

Kaatstraat - Adelaarstraat - Willem van Noortstraat - Pieter Nieuwlandstraat - Antonius Matthaesuslaan veel minder een doorgaande route zal worden. Het zal meer een route voor bestemmingsverkeer worden. Dat betekent dat er waarschijnlijk meer verkeer gaat rijden over hoofdverkeersaders als de Talmalaan. Dat moeten die straten wel aan kunnen! Dus vergeet vooral niet om het omliggende netwerk goed mee te nemen in de uitwerking van de plannen.

- Maak er een 30 km-zone van en vergeet vooral niet enkele flitspalen te plaatsen.
- Maak gelijkwaardige kruisingen met drempel. Zet een flitspaar neer. Versmallingen voor het autoverkeer maken.
- Maak het lastiger voor de auto's om hard te rijden. misschien een flitspaal om het minder aantrekkelijk te maken om hard te rijden. Stoplichten voor voetgangers werken niet
- Max snelheid naar 30, Flitspalen (er wordt bij rijden veeeeel harder gereden dan 50)
- Meer controle op snelheid (flitspalen, maar dan zo minst opvallend bijvoorbeeld. Ook 30/40 km per uur max.
- Meer drempels? Of een flitspaal. Vooral als mensen de koekoekstraat uitkomen en de adelaarstraat opgaan gaan ze scheuren. En daar moet ik altijd oversteken.
- Meer obstakels (hogere drempels), wegversmallingen, flitspalen
- Meer obstakels om snelheid uit verkeer te halen. Flitspalen. Meer politiecontrole. De straat is geregeld een racebaan.
- Op de Willem van noortstraat flitspalen en hogere drempels waar je niet letterlijk omheen kan rijden.
- Sluizen, of andere wijze van versmalling van de weg. Indien mogelijk snelheidscontroles of mobiele flitskasten. Duidelijkere en meer aanwijzingen van 30 / 50 km.
- snelheid laten zien aan automobilisten. Dus bij te hard rijden, laten zien dat men te hard rijdt en goede snelheid de bekende smiley o.i.d. Wellicht kan 50 km/uur dan ook nog werken. In het uiterste geval flitspaal.
- Stoplichten, autoluw maken, flitsers!! ( de auto's rijden de fietsers werkelijk van het fietspad af). Belachelijk dat er nu pas iets aan gedaan wordt. Wachten jullie op het eerste dodelijke ongeluk met een fietsend, schoolgaand kind?
- Vaak wordt de maximum snelheid van 50 (op de adelaarstraat/willem van noort) overschreden, dus of hier moet strenger voor gecontroleerd worden (bijv. dmv. flitspalen oid) of de maximum snelheid naar 30, wat me sowieso een goed idee lijkt gezien de vele fietsers en wandelaars in deze straten. Bovendien wordt het met een lagere maximum snelheid minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer om deze route te kiezen.
- Veel meer snelheidscontrole, flitsers
- Zorgen voor betere doorstroming, flitspalen op de punten waar nu 'gescheurd' schijnt te worden (Adelaarstraat en Anth. Matteuslaan.) En ga eens 5 minuten fietsers controleren > als de Gemeente centjes nodig heeft dan moet je daar zijn, geen fietser stopt voor rood, sorteert fatsoenlijk voor of steekt een hand uit. Zie dagelijks gebeuren dat automobilisten op de noodrem moeten omdat er weer eentje, liefst met telefoon in de hand, blindelings door rood rijdt en alles om hem/haar heen in gevaar brengt. Begin maar op het kruispunt Hopakker/Adelaarstraat, dat is een goudmijn voor verkeersboetes!!!
- De maximumsnelheid van 50 km/uur wordt vaak zwaar overtreden, wat tot gevaarlijke situaties leidt. Handhaving door flitspalen is een optie. Andere opties zijn voor hulpdiensten (politie, ziekenwagen, brandweer) wellicht een belemmering. Te denken valt aan (hogere) drempels of een straat met 'kronkels'. Verder valt te denken aan een fietsvriendelijke straatinrichting zoals de Maliesingel, vanaf Lepelenburg, wat ook een remmend effect op



autoverkeer kan hebben. Bovendien is dan meer ruimte voor groen. Het veranderen van het karakter van de straat, dus door meer ruimte voor de fiets en groen, zal wellicht eveneens de snelheid van het verkeer omlaag brengen. Liefst met borden auto te gast .

## Meer stoplichten

- 30 km zone, stoplichten
- 30 km, stoplichten op w van noortplein van van swinden naar plein ivm schoolkinderen
- 30 km. Stoplichten op Willem v noortplein
- Autoluw maken drempels en stoplichten waar mogelijk en eens een paar keer goed boetes uitdelen
- De maximumsnelheid mag van mij op al deze straten naar 30 k/u. Toch meen ik dat ook op de Willem van noord, waar nu 30 gereden mag worden, nog steeds te hard gereden wordt. Obstaten, zoals (hoge) drempels, zebra's en stoplichten zouden dit tegen kunnen gaan. Overigens ben ik geen fan van de versmalde wegen waar de fietser meer ruimte krijgt t.o.v. De auto, zoals op andere plekken in Utrecht. Deze wegen maken het naar mijn idee gevaarlijker, omdat auto's vaak toch elkaar passeren, terwijl er al fietsers rijden.
- Drempels, stoplichten
- Drempels/klinkers/wellicht nog een stoplicht halverwege? Voor kinderen vind ik het een levensgevaarlijke weg. Auto's en motoren rijden echt veel te hard!
- Duidelijker de max. Snelheid aangeven en herhalen over de gehele route. Beter drempels, stoplichten, auto te gast-zone. Bloempotten. Echte fietspaden. Handhaven snelheid van autoverkeer waardoor het verkeer voorspelbaarder wordt!
- Flitspaal/keien/bochten/verkeerssluizen/fysiek gescheiden fietspaden, meer stoplichten,aanpak gastjes die structureel te hard door de stad scheuren (uitgaanspubliek van de Pacha!)
- Hoge verkeersdrempels, wegversmallingen, rotondes, zebra's (desnoods met stoplichten die alleen op rood gaan als een voetganger op een knop heeft gedrukt)
- Ja, verkeersdrempels, zebra's, stoplichten en snelheid omlaag en controleren met camera's. Lijkt meer op een snelweg op dit moment
- Meer verkeersdrempels, die doorlopen over het fietspad, anders rijden auto's er omheen, meer zebra's en stoplichten met oproepknop.
- Plaatsen van stoplichten?
- Stoplichten controleren op door rood rijden, doorgaande route minder aantrekkelijk maken
- Stoplichten en versmallingen
- Stoplichten om te voorkomen dat deze straten worden een snelle route.
- Stoplichten, autoluw maken, flitsers!! ( de auto's rijden de fietsers werkelijk van het fietspad af). Belachelijk dat er nu pas iets aan gedaan wordt. Wachten jullie op het eerste dodelijke ongeluk met een fietsend, schoolgaand kind?
- Stoplichten, drempels, versmallingen, chicane, type bestrating
- Stoplichten.
- Ten eerste handhaven. Daarnaast meer en vaker en duidelijker de max snelheid aangeven. Op bepaalde punten eenrichting verkeer. Auto te gast route? Meer duidelijke 'echte' oversteekpunten die ook herkenbaar zijn zoals oversteekstroken, zebra's en stoplichten. Als laatste wederom; controle en handhaven.

- Verkeersdrempels; stoplichten aanlaten (en dus niet 's avonds uitgezet worden, want daardoor scheuren ze 's avonds en 's nachts met te hoge snelheid) ; Straat als fietsstraat inrichten, of apart fietspad op de Adelaarstraat, want de auto's scheuren te hard te vlak langs je.
- Verkeerslichten inbouwen, remt de snelheid en zorgt voor oversteekvoorziening.

## **Geen / minder doorgaand verkeer**

- - Smallere rijbanen voor de auto - Brede fietspaden en duidelijk zichtbaar, wegdek bestraten. De automobilist moet zich te gast voelen in deze straten - voorrang verkeerssluizen. Om niet-bestemmingsverkeer te ontmoedigen. - Indien mogelijk; straten of delen van straten een richtingverkeer van maken. - Einde Pieter Nieuwlandstraat (Kardinaal kant) heeft geen stoplicht. Antonius Matthaesuslaan en Ingehouszstraat wel. Hierdoor is er veel verkeer in de Pieter Nieuwlandstraat. Met name in het begin van de straat wordt flink gas gegeven. Dit verkeer wil je eigenlijk met een zo kort mogelijke weg naar de Karinaal de Jongweg leiden. Goede doorstroom bij Oude Noord realiseren. Aan deze kant zie je dat de Zeedijk, Lauwrecht, Bermuurde Weerd Oostzijde en de Merelstraat allemaal eenrichting verkeer is richting het centrum. Ik denk als de Zeedijk een richting de andere kant op is dat er al veel verkeer zal kiezen om daar richting de Kardinaal de Jongweg op te rijden. Nu wordt al dat verkeer opgevangen door de Antonius Matthaesus Laan en de Pieter Nieuwlandstraat. Merelstraat qua richting veranderen kan wellicht ook helpen.
- Obstakels op weg zoals plantenbakken waardoor niet doorgereden kan worden. 2. Klinkers op hoofdweg (vooral 30 km/u zones) om gelijkwaardigheid met zijstraten aan te geven 3. Meer drempels (bijvoorbeeld zoals nu te vinden zijn in de Huizingalaan, beperken snelheid). 4. Overige wegversmallingen/obstakels. 5. Doorgaand verkeer is geneigd harder en haastiger te rijden, door deze niet door de wijk te laten rijden vermindert de snelheid ook.
- 30 kilometer gebied maken en doorgaand verkeer opleiden naar andere wegen buiten woonwijken
- 30 km en alleen bestemmingsverkeer (plus de optie om in parkeergarages van de gemeente te parkeren en het laatste deel naar huis te lopen)
- 30 km/u Alleen bestemmingsverkeer Fietsstraat
- 30 km/uur; fietsstraat-idee; het zou ook schelen als doorgaand verkeer niet mogelijk was (knip t.h.v. Johannes de Bekastraat waar alleen de bus doorheen kan?)
- Alleen bestemmingsverkeer toelaten of eenrichtingsverkeer
- Alleen voor bestemmingsverkeer toegankelijk
- andere routes voor auto's (mn de stad uit) gebruiken bv door doorgang bij oudenoord te verbeteren (sinds verbouwing een DRAMA); langs het oude belastingkantoor te verbeteren (beter te vinden voor mensen die hier niet wonen bv door bordjes doorgaand verkeer/ de stad uit te plaatsen) en evt de doorgang van de noorderbrug naar de blauwkapelse weg (langs de singen/ over de brug ) weer open te stellen voor verkeer de stad uit; hierdoor veel verkeer NIET Meer door nauwe straatjes in tuinwijk nodig.
- Asphalt weghalen; weg versmallen/fietsstraat van maken (zoals Maliesingel/v Humboldtstraat); knip aanleggen zodat jakkerend doorgaand verkeer de straat mijdt.
- Buurbewoners hebben minder haast dan automobilisten die de wijk alleen maar zo snel mogelijk willen doorsteken. Verminder dus het aandeel doorgaand verkeer, door de weg

onaantrekkelijk te maken voor hoge snelheden. Denk aan brede fietsstroken, plantenbakken, drempels, minirotondes of zelf voorrang voor de zijwegen ipv de doorgaande weg. Verkeerslichten (met handhaving) die op rood gaan voor degenen die te hard rijden.

- De Pieter Nieuwlandstraat eenrichtingsverkeer maken, dat het verkeer niet vanaf de Adelaarstraat mag komen. Daardoor is er geen doorgaand verkeer naar de Kardinaal de Jongweg. Daarbij moet bestemmingsverkeer wellicht via de Ingenhouszstraat aanrijden.
- Deze straten onderdeel maken van een woonerf. Geen doorgaand verkeer meer. Verkeer dat wil doorsteken van / naar de Kardinaal de Jong weg verbieden. Lagere snelheid. Max 30 km uur
- Doorgaand autoverkeer weren. Bijvoorbeeld een knip in de Pieter Nieuwlandstraat zoals ook bij de Kerkweg/Kruisweg tussen de Amsterdamse Straatweg en de Oudenoord is gemaakt. Daar is het nu een heel stuk rustiger voor voetgangers en fietsers.
- Dóórgaand verkeer wil altijd opschieten. Doorgaand verkeer dus weren.
- Eenrichtingsverkeer PN straat (vanuit shell-station) Alleen bestemmingsverkeer toelaten dmv paaltje met pasjes o.i.d. Fietspaden breder en andere kleur Meer verkeersborden, want veel automobilisten weten niet eens dat je 30 mag in de PN straat Drempels Versperringen zoals plantenbakken e.d.
- Eenrichtingsverkeer, drempels, alleen bestemmingsverkeer
- Er lagen drempels op de Antonius Mattheuslaan, maar die zijn weg. Het is nu voor onze kinderen een stuk gevaarlijker geworden. Minder ruimte voor auto's, alleen bestemmingsverkeer, meer drempels, versmallingen, fietsers voorrang.
- Er wordt zo ontzettend hard gereden en ook ingehaald, dat zie ik regelmatig gebeuren. Vraag me af of je dat oplost door er alleen maar een 30km zone van te maken bij die mensen. Misschien een gedeelte, bijvoorbeeld de Adelaarstraat 1 richting maken, ervoor zorgen dat de doorgaande route eruit wordt gehaald. De Willem van Noortstraat en Antonius Mattheuslaan brede fietspaden maken en wegversmallingen waardoor het ook meer een woongebied wordt. En verder denk ik dat er misschien een gebied voor bestemmingsverkeer van moet worden gemaakt, dat zoals wordt aangegeven overig verkeer via de rondwegen gaat. Verder wil ik graag aangeven dat er tot die tijd wel echt wat gedaan moet worden door politie, want het is gewoon echt gevaarlijk hoe hard hier nu gereden wordt. Dan heb ik het over snelheden die echt wel richting de 100km gaan en er misschien wel overheen, dat kan echt niet!
- Geen doorgaand verkeer Meer
- Geen doorgaande route meer alleen voor bestemmingsverkeer
- haal het doorgaande autoverkeer eruit maak van de weertsluizen, Vecht een stukje autovrij. maak er een mooi verblijfsgebied van. Idem Willem van Noortplein laat bestemmingsverkeer auto vooral via mattheuslaan rijden. sluit Pieter nieuwlandstraat bij kardinaal de jong weg af voor auto verkeer. gelijk moeilijke slinger en kruising met hoofd fietsroute overvecht - uthof kwijt. laat fietsverkeer bij ingenhouslaan de kardinaal de jongweg ongelijkvloers kruisen - groene route naar buiten, en veilige route voor scholieren naar Gerrit Rietveld Ook voor leerlingen basisschool die aan de ene kant wonen andere kant naar school gaan.
- Ik denk dat de belangrijkste maatregel is: wel bestemmingsverkeer, geen doorgaand verkeer. Als je woont in de wijk, ga je er nu eenmaal beter mee om (en je bent alerter, want je kent de zwakke punten beter). Als je doorgaand verkeer bent, wil je vooral dóór. En wel nu. Dus: verkeersknip maken, aan beide zijden W van Noortplein. Dan kun je W van

Noortplein als geheel als plein inrichten, ipv als doorgaande route. Hek plantsoen weg, integreren in openbare ruimte, begrensd door AH, Badhu, Prins. Alleen doorgang voor (kleiner formaat) stadsbus.

- Ik denk dat op de adelaarstraat, willem van Noortstraat, antonius mattheuslaan voldoende vluchtheuvels en bochten zijn om verkeer duidelijk te maken dat 50 de max snelheid is. Wat mij betreft hoeft die snelheid niet omlaag, alleen misschien op willem van noortplein naar 30 ivm vele mensen die oversteken. Pieter nieuwanlandstraat wordt als doorgaand gebruikt, zelfs als voorrangsweg. Men is zo gehaast dat vergeten wordt dat 30 de maximale snelheid is en dat verkeer van rechts voorrang heeft. M.i. Is de max snelheid van 30 ok, lager hoeft niet, maar wel ontmoediging van te hard rijden. Ik denk dat de pieter nieuwanlandstraat óf eenrichtingsverkeer moet worden óf dat er een stremming moet komen in de aansluiting willem van noortplein - pieter nieuwanlandstraat (bv paaltjes zodat aan het begin vd weg alleen fietsers er langs kunnen en de straat alleen voor bestemmingsverkeer is.
- Ja. 30km/u snelheidslimiet. Alleen bestemmingsverkeer. Wat wij ook merken is dat er veel snelheidsduivels richting het centrum (de Neude) rijden via de Hopakker. Daar zou ons inziens ook wat aangedaan moeten worden. Sowieso verkeersdrempels plaatsen om dragraces tegen te gaan in de nacht.
- Ja. Maak auto's te gast in de straten. Hiermee kom je tegemoet aan de punten in het mobiliteitsplan: meer ruimte voor fietsers en voetgangers, straten inrichten als toegangsroute voor de buurt (ben benieuwd hoe dat gerealiseerd wordt) en maak je het doorgaand verkeer minder aantrekkelijk om door Votulast te crossen. Handhaving is echter een belangrijke voorwaarde om gedragsverandering die de gemeente beoogt, ook teweeg te brengen. Misschien toch eens kiezen voor een aantal flitspalen om hardrijders te bekeuren. Met de opbrengst kun je denk ik leuke dingen doen :-)
- Maak 30 km gebied, weer de niet-bewoners
- Maak er een 30 km zone van, hierdoor wordt het onaantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Doe dit ook voor de omliggende straten. Route wordt nu veel gebruikt voor bezoekers van de binnenstad. Denk hierbij ook aan brommers, die rijden vaak harder en gevaarlijker dan de auto's. Controleer hier ook op.
- Maak er een 30 km zone van. Het is hier een woonwijk. Ook is het mogelijk om op de Willem van noordstraat een bussluis te maken zodat er geen doorgaand verkeer mogelijk is.
- Maak er een 30km zone van / geeft enkel en alleen toegang tot de straten voor bewoners.
- Max 30 km per uur zou een optie zijn, maar minder doorreizend verkeer heeft mijn voorkeur
- Meer ruimte voor fietsers creëren, auto te gast, zorgen dat bestemmingsverkeer kan blijven en doorgaand verkeer wordt ontmoedigd. Zorgen voor goede fietsvoorzieningen en behoud / uitbreiden OV, waardoor autogebruik een goed alternatief heeft.
- Minder doorgaand verkeer.
- Sluit in ieder geval de Pieter Nieuwanlandstraat en Ingenhouzstraat af voor doorgaand verkeer. Op deze wegen, maar ook op de Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeslaan wordt veel te hard gereden. Fietsen met kinderen van jonge leeftijd is hier niet te doen. Wij mijden deze wegen.
- Snelheid veranderen naar 30 kilometer. Meer controle (boetes) Alleen bestemmingsverkeer
- Vaak wordt de maximum snelheid van 50 (op de adelaarstraat/willem van noort) overschreden, dus of hier moet strenger voor gecontroleerd worden (bijv. dmv. flitspalen

oid) of de maximum snelheid naar 30, wat me sowieso een goed idee lijkt gezien de vele fietsers en wandelaars in deze straten. Bovendien wordt het met een lagere maximum snelheid minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer om deze route te kiezen.

- Verkeersdrempels, zoals op de Von Humboldt straat. Of nog enkel bestemmingsverkeer door de weg alleen nog maar doorgaand te maken voor openbaar vervoer en fietsers.

### **Meer controle / handhaving**

- - 30km zone en dan wel keihard handhaven d.m.v. slimme cameraatjes/chips die je niet ziet en die dus ook niet kunnen worden vernield. Die investering betaalt zichzelf terug d.m.v. de te innen boetes. - 'bloembak- achtige constructies, waardoor hard rijden sowieso onmogelijk wordt, maar de bus nog wel kan manoeuvreren en doorgang heeft - mogelijk stoplichten
- (Duidelijke) borden met maximum snelheid. Verkeersdrempels repareren en ophogen. Op snelheid controleren. Strengere controle voor motoren, qua snelheid maar ook geluidsoverlast. Neem alsjeblieft de Hopakker ook mee in de plannen!
- 30 km invoeren handhaven snelheidsregels Verbieden telefoneren op de fiets
- 30 km per uur en hierop handhaven
- 30 km zone en dit hanteren met drempels, wegversmallingen en eventueel zelfs met flitspalen. Ze rijden hier regelmatig 60 tot 80 km/u. Als je dit nog doet met drempels, beschadig je je auto en riskeer je een flinke boete door de snelheidscontrole
- 30 km zone Kaatstraat en Adelaarstraat, alsook de zijstraten en Bemuurde Weerd met slim toezicht en beboeting (a la traject controle)
- 30 km zone maken voor gehele route, in het begin dit handhaven.
- 30 KM zone van maken Fietstraat van maken Handhaven regelmatig Een aantal weken de verkeersovertreders een persoonlijke brief sturen en naast de verkeersboete wijzen op het gevaar voor de bewoners
- 30 km zone; drempels en snelheidscontrole
- 30 max. Dit streng handhaven of anders verkeersdrempels
- 30km per uur met trajectcontrole
- 30km per uur. Ook op controleren. Auto te gast
- 30km zone invoeren. Actief beleid om verkeershuffters aan te pakken. Er wordt regelmatig ZEER hard en asociaal gereden in deze straten. Politie controles met laser. MINDER autoverkeer. Nu moet heel veel autoverkeer uit het centrum via de Koekoekstraat en Adelaarstraat naar de ontsluitingswegen. Dit moet worden omgeleid. Ook actief minder verkeer in centrum propaganderen. Transferium buiten centrum en snel OV naar het centrum.
- 30km. Verkeersdrempels. En graag handhaven.
- 40 km voor al het verkeer in de bebouwde kom mij rand wegen. Handhaven! ONs te is 30 maar niemand trekt zich daar iets van aan. Kan ongestraft
- Alles aan de stadszijde van de Kardinaal de Jongweg naar 30km en meer controle. Met name Mattheus, Willen van Noort en Adelaar worden regelmatig gebruikt om veel te hard te rijden.
- Auto's rijden vaak veel harder dan 50, dat beter handhaven?
- Betere controle, drempels,
- Bord neerzetten en handhaven door bijvoorbeeld flitspalen en agenten

- Brede fietspaden, meer snelheidscontrole's
- Controle en handhaving regels
- Controles, versmallingen, 30 km gebied
- de auto moet de gast zijn bij de fietsers en voetgangers. 30 km per uur zodat alleen de bewoners gebruik maken van de straten. plantenbakken op de straat (zodat je slingerplaatje krijgt) klinkers, en de fietsstrook veel breder maken, ook optisch. En snelheid controleren want het is levensgevaarlijk.
- De hele wijk 30km zone maken en dit handhaven, ook voor scooters en bromfietsen.
- De maximum snelheid hoeft niet omlaag. Er koet echter wel beter gecontroleerd worden. Het toepassen flitspalen zou al een groot verschil kunnen maken zodat men zich aan de snelheid gaat houden.
- De Rijnstraat / van Woustraat in Amsterdam is verleden maand tot 30 km straat omgevormd. Met veel controles. Dit is een enorme verbetering. Deze straten zijn heel vergelijkbaar met de straten die het onderwerp zijn in deze enquête. Ik zou hier voor zijn.
- De snelheid verlagen naar 30 km en dit ook handhaven!!!
- door snelheidsbeperkingen in te voeren. Heuvels plaatsen waardoor de automobilist verplicht wordt om daadwerkelijk af te remmen om er over heen te gaan.(en er geen mogelijkheid is om er omheen te rijden. Controleren op snelheid. Snelheid op Antonius Matthaesuslaan is veelste hoog! regelmatig melding van gemaakt de afgelopen jaren maar er gebeurt hier niets tegen.
- Drempels hebben weinig effect en geeft trillingsoverlast in de omliggende woningen. Mogelijkheid 1: 30 km zone met actieve snelheidscontrole, (incl flitser) brede fietspaden. icm Mogelijkheid 2: Sterke vermindering of afsluiten voor doorgangsverkeer: Kaatstraat tot de molen alleen voor bussen en fietsers, (of 1 richting voor auto's van Kaatstraat richting W van Noordst) Met hoofdbaan voor fietsers en bredere voetpaden. Alle bewoners van Votulast gebruiken K de Jongweg als uitvalsweg, hierdoor is doorgang Kaatstraat met auto voor hen overbodig. Hiermee neemt gelijk de druk op de W van Noorstraat en P Nieuwlandstraat af. Vaak komen dezelfde auto's en motoren met hoge snelheid, meerdere keren per dag door deze straten heen.
- Drempels in de weg, of zowieso de max. snelheid verlagen en meer controles met bijvoorbeeld flitspalen of snelheidsmeters.....
- Drempels. Handhaven
- Duidelijker de max. Snelheid aangeven en herhalen over de gehele route. Betere drempels, stoplichten, auto te gast-zone. Bloempotten. Echte fietspaden. Handhaven snelheid van autoverkeer waardoor het verkeer voorspelbaarder wordt!
- Éénrichtinsverkeer maken, maak er een fietstraat van waar auto's te gast zijn, stemgerechtigde controles op emissies omdat de straat dwars door woonwijken heen loopt, snelheid omlaag, minder ruimte voor auto's meer voor voetgangers en fietsers, verkeer omleiden via de kardinaal de jong weg en de amsterdamestraatweg
- Eerder lagen er verkeersdrempels in de adelaarsstraat/Willem van Noortstraat, maar deze zijn verwijderd. Nu is het er een racebaan, met name s avonds en s nachts. Meer drempels. Maar vooral: betere controles! Bijv. Flitspaal!
- Er wordt door veel auto's veel te hard gereden, betere controle op snelheid zou helpen. De snelheid mag ook omlaag aangepast worden.
- Er wordt nu best vaak te hard gereden, betere controle hierop, en of het toepassen van meer (ov vriendelijke) verkeersheuvels zou kunnen helpen.

- Er wordt nu heel vaak heel snel gereden in deze straten. Ondanks de bochten en drempels. Misschien snelheid naar 30 (of is dat de eigenlijke toegestane snelheid?) en meer controleren/drempels/flitspaal?
- Er wordt regelmatig met bizarre snelheden gereden. Zet snelheidscontrole neer
- Er wordt vaak veel te hard gereden, met name in de adelaarstraat, Willem v noort, Hopakker en Pieter Nieuwland. Snelheid hoeft niet omlaag, maar meer drempels en snelheidscontroles (met name 'savonds, het verkeer door de Hopakker en adelaarstraat van en naar de stad.)
- Er wordt zo ontzettend hard gereden en ook ingehaald, dat zie ik regelmatig gebeuren. Vraag me af of je dat oplost door er alleen maar een 30km zone van te maken bij die mensen. Misschien een gedeelte, bijvoorbeeld de Adelaarstraat 1 richting maken, ervoor zorgen dat de doorgaande route eruit wordt gehaald. De Willem van Noortstraat en Antonius Mattheauslaan brede fietspaden maken en wegversmallingen waardoor het ook meer een woongebied wordt. En verder denk ik dat er misschien een gebied voor bestemmingsverkeer van moet worden gemaakt, dat zoals wordt aangegeven overig verkeer via de rondwegen gaat. Verder wil ik graag aangeven dat er tot die tijd wel echt wat gedaan moet worden door politie, want het is gewoon echt gevaarlijk hoe hard hier nu gereden wordt. Dan heb ik het over snelheden die echt wel richting de 100km gaan en er misschien wel overheen, dat kan echt niet!
- Fietsstraat, 30km zone, snelheidscontrole
- GEEN DREMPELS in ieder geval. Gewoon lagere snelheid en handhaving middels controles.
- Geldt wat mij betreft vooral voor de Willem van Noortstraat. Ideeën genoeg (Obstakels, zebrapaden, controle (nog nooit snelheidscontrole gezien op de drukste tijdstippen en in de avond wanneer opvallend veel jongeren in te snelle auto's en motoren vol gas geven in deze straat) maar die gaan niet uitgevoerd worden omdat het een belangrijke aan- en afvoerweg is voor hulpdiensten. De straat is lang en recht. Dat nodigt, vooral in de zomer, uit tot snel rijden en levensgevaarlijke capriolen. Elkaar inhalen in deze staat met hoge snelheid, motoren die op het achterwiel door de straat scheuren etc. We hebben al de meest opmerkelijke verkeersgedragingen gezien op dit stuk.
- HANDHAVEN andere indeling rijbaan waardoor optische uitnodiging tot hardrijden vervalt, maak met parkeervakken slingers in de weg waardoor racebaan lang stuk asfalt weg is
- Handhaven op snelheid en asociaal rijgedrag van auto's, motoren en brommers/scooters!! Ik zie de ganse dag enorme gevaarlijke situaties waarbij we blij mogen zijn dat het nog zo vaak goed gaat...
- Handhaving..... maar ja, dat gebeurt niet.
- Hele wijk 30 km/u, controle daarop, sluipverkeer sterker ontmoedigen, alleen wijkverkeer
- Het gaat er met name om dat veel verkeer zich niet eens aan de 50 limiet houdt, maar snelheden tot wel 80 door jongeren zijn niet ongebruikelijk. Scherpere controles hier zouden erg helpen
- Ik begrijp de vraag niet helemaal. Hoe laag de snelheid dan moet zijn? Ik geloof dat het nu 50km/h is? Dat is op zich prima, maar ik heb het gevoel dat er vaak harder gereden wordt dan dat. Dus betere snelheidscontrole lijkt me een begin
- In elk geval door de 30 km -zone in te voeren. De situatie op het Willem van Noortplein is een soort sluis waar de bus en de 'obstakels' de snelheid afremmen, dat werkt goed naar mijn idee. Toch zou dat niet over de hele lengte van het traject moeten. Handhaving door controles op de snelheid is een goede zaak.

- Infrastructuur aanpassen zodat er minder hard gereden kan worden, maar ook betere handhaving
- Ja maximaal 30 en ook controleren,
- ja, 20 kilometerzone voor heel de wijk. Veel controles oa dmv camera's, intrekken van rijbewijzen bij (meerdere) overtredingen.
- Ja, max 30km/u borden en controles
- Ja, verkeersdrempels, zebrapaden, stoplichten en snelheid omlaag en controleren met camera's. Lijkt meer op een snelweg op dit moment
- ja, wat mij betreft naar 30 km met trajectcontrole.
- ja, wat mij betreft naar 30 km met trajectcontrole.
- Lagere snelheid, meer controle, meer drempels
- Maak er 30 km zone van. Controleer regelmatig en houd de 'rotjochies' die te hard gaan aan. Verkeersdrempels. Maak ze dan zó, dat je er ook echt voor moet afremmen en er niet omheen kunt via de fietsstrook.
- Maak er een 30 km zone van, hierdoor wordt het onaantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Doe dit ook voor de omliggende straten. Route wordt nu veel gebruikt voor bezoekers van de binnenstad. Denk hierbij ook aan brommers, die rijden vaak harder en gevaarlijker dan de auto's. Controleer hier ook op.
- Max 30 km/h. En dan ook handhaven. Gewoon op een paar plekken een permanente camera neerzetten. Ook met weginrichting hardrijders ontmoedigen. Misschien op een paar plekken wegversmallingen met vluchtheuvels voor het oversteken.
- Max. 10 km per uur. Permanente snelheidscontroles met camera's
- maximale snelheid instellen voor autoverkeer, bv 30 km per uur. Bij overtreding van deze snelheid moet er boete opgelegd worden
- Maximum snelheid naar 30km, veel controleren. Bochten creëren dmv bloembakken. Klinkers ipv asfalt.
- Maximum van 30 km, ook voor stadsbussen (!). Veel meer controle op snelheid / automatische radar die snelheid meet en omzet in een boete als te hard gereden wordt. Versmal de wegen.
- Meer borden, controles of waarschuwingssignalen
- Meer controle op snelheid (flitspalen, maar dan zo minst opvallend bijvoorbeeld. Ook 30/40 km per uur max.
- Meer controle zoals het vroeger veelvuldig gebeurde
- Meer drempels, meer controles, er wordt veel harder gereden dan toegestaan is. Vooral 's avonds wordt er extreem hard gereden.
- Meer drempels, versmallingen zodat auto's moeten wachten tot ze elkaar kunnen passeren, maar vooral controles, de verkeerssnelheid wordt nooit gecontroleerd en daarom racet het verkeer ongestoord door de straten
- Meer en hogere drempels, controle, duidelijkere snelheid aanduiding.
- Meer handhaven op snelheidsovertredingen (mn 's avonds en 's nachts wordt er vaak veel te hard gereden), meer en betere snelheidsbeperkende maatregelen (voor de huidige drempels hoeft je in principe weinig vaart te minderen)
- Meer obstakels en handhaven door middel van snelheid controle het moet on aantrekkelijk worden om nog hard te kunnen rijden
- Meer obstakels om snelheid uit verkeer te halen. Flitspalen. Meer politiecontrole. De straat is geregeld een racebaan.
- Meer snelheidscontrole. Overzichtelijk maken van willem van noortplein.



- Met name 's avonds/nachts (na 11uur) wordt er hard gereden. Meer controle op snelheid zou hier kunnen helpen.
- Mijn voorstel: snelheid verlagen tot maximaal 30 km/uur, mag ook nog iets lager. - voordelen: veiliger, makkelijker oversteken voor voetgangers, ontmoedigd niet-bestemmings verkeer die dit als 'snelle route' pakt (na een tijdje) - nadelen: er zal veel controle en handhaving nodig zijn om gedragsverandering teweeg te brengen en te behouden, want wat nu wel een probleem is, zijn de paar rotte appels die veel te hard rijden. (Vermoedelijk geen bewoners van de wijk.) Ik gebruik deze weg op allerlei manieren en merk dat op sommige plekken 50km/uur is toegestaan en dat voelt bedreigend snel als ik loop of fiets. Als ik zelf autorijdt dan ga ik vaak max 30km/uur rijden omdat ik weet dat er overal fietsers en voetgangers tevoorschijn kunnen komen, vaak met (kleine) kinderen. En dan nog is 30 eigenlijk de max in de bochten. Daarom is mijn voorstel om de snelheid te verlagen tot bijv. 20 km/uur. Ik zou er daarentegen niet zo'n weg van maken waar de auto te gast is, omdat het nu al voor zowel fietsers als automobilisten een hinder is wanneer schoolkinderen of ouders met van die gigantisch brede fietsen daar breeduit de hele weg innemen en zich niet geroepen voelen om de ruimte te delen. Niet uit kwade wil, maar ik denk dat de weg voor hun op deze manier logisch te gebruiken is. Overigens, in deze buurt (willem noortplein) rij ik zelf niet vaak auto in de spits maar wel met de fiets en ik herken de grootte van het probleem van teveel verkeer niet echt. Wel van te hard rijden.
- Naar 30 km en dat ook handhaven
- naar 30 km op de adelaarstraat en willem v noordstraat. tevens handhaven.
- Naar 30, Drempels, meer controle
- Nee. Aar meer op snelheid en asociaal rijgedrag controleren, drempels worden vermeden door over fietspad te rijden
- Niet alleen de snelheid omlaag, maar ook handhaven op die verlaagde snelheid
- Niet direkt, maar zonder dat er gehandhaafd wordt zie ik dit niet lukken. De weg nodigt op sommige plekken uit tot hardrijden. Maak er in ieder geval geen fietstraat van zoals in de koekoekstraat, want dat werkt niet. Misschien dat meerdere obstakels en versmallingen wel werken.
- Nou, gewoon, maximum snelheid omlaag en goed handhaven.
- Overall 30 km en politiecontroles om het te handhaven.
- Pieter Nieuwlandstraat als echte 30km zonde inrichten. Geen zo lang recht stuk zonder obstakels voor auto's. Controles op snelheid.
- Sluizen, of andere wijze van versmalling van de weg. Indien mogelijk snelheidscontroles of mobiele flitskasten. Duidelijkere en meer aanwijzingen van 30 / 50 km.
- smallere weg boetes voor te hard rijden
- Snelheid veranderen naar 30 kilometer. Meer controle (boetes) Alleen bestemmingsverkeer
- Snelheids controle waar je je snelheid ziet
- Snelheidscontroles, obstakels
- Stoplichten controleren op door rood rijden, doorgaande route minder aantrekkelijk maken
- Strenger beboeten, duidelijk aangeven woonerf. Bloembakken. U rijdt te hard bord.
- Ten eerste duidelijker maken dat, bijvoorbeeld de Pieter Nieuwlandstraat, een 30 km straat is. Dat weten nog steeds heel veel mensen niet. (Net zoals dat verkeer uit de zijstraten van rechts voorrang heeft). De rechte lijn uit de straat halen, waardoor de straat er minder als een racebaan uit ziet. Bijvoorbeeld doormiddel van grote plantenbakken een zigzag

aanbrengen En HANDHAVEN! Er wordt volgens mij nooit gecontroleerd op snelheid. Een elektronisch u rijdt te snel - bord /Smiley plaatsen in deze straten

- Ten eerste handhaven. Daarnaast meer en vaker en duidelijker de max snelheid aangeven. Op bepaalde punten eenrichting verkeer. Auto te gast route? Meer duidelijke 'echte' oversteekpunten die ook herkenbaar zijn zoals oversteekstroken, zebra's en stoplichten. Als laatste wederom; controle en handhaven.
- Vaak wordt de maximum snelheid van 50 (op de adelaarstraat/willem van noort) overschreden, dus of hier moet strenger voor gecontroleerd worden (bijv. dmv. flitspalen oid) of de maximum snelheid naar 30, wat me sowieso een goed idee lijkt gezien de vele fietsers en wandelaars in deze straten. Bovendien wordt het met een lagere maximum snelheid minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer om deze route te kiezen.
- vaker controle door politie, we horen regelmatig motoren met grote snelheid door de adelaar straat rijden. verder misschien verkeersheuvels
- Veel auto's rijden veel te hard. Meer controles en hoge boetes
- Veel meer snelheidscontrole, flitsers
- Vooral in de van Noortstraat wordt door sommige automobilisten en motorrijders erg snel gereden. Ik begrijp dat dit ook een uitvalsweg is voor hulpdiensten, dus drempels zijn geen echte optie (veel automobilisten omzeilen deze ook door extreem rechts te rijden op deze plaatsen). Enige optie optie die werkt is 30 km zone MET snelheidscontrole (vast en mobiel).
- weg versmallen. voetpad vertreden. snelheid terugbrengen naar 30km/u en handhaven. 3 weken geleden heeft een medelander van marakaanse komaf zich bij ons voor de deur dood gereden op een scooter door met ruim 100 km/u tegen een auto aan te rijden. wij zijn opzoek naar een ander huis vanwege de straat. het is te gevaarlijk om met jonge kinderen te wonen aan de willem van noortstraat. een vriendin van mij is 6 maanden geleden aangereden in de willem van noortstraat door een scooter van pizzeria nefretiti. als ik had geweten wat voor verschrikkelijke straat de willem van noortstraat is was ik hier nooit komen wonen. Ik voel mij niet veilig in en rond de willem van noortstraat straat.
- Zorgen voor betere doorstroming, flitspalen op de punten waar nu 'gescheurd' schijnt te worden (Adelaarstraat en Anth. Matteuslaan.) En ga eens 5 minuten fietsers controleren > als de Gemeente centjes nodig heeft dan moet je daar zijn, geen fietser stopt voor rood, sorteert fatsoenlijk voor of steekt een hand uit. Zie dagelijks gebeuren dat automobilisten op de noodrem moeten omdat er weer eentje, liefst met telefoon in de hand, blindelings door rood rijdt en alles om hem/haar heen in gevaar brengt. Begin maar op het kruispunt Hopakker/Adelaarstraat, dat is een goudmijn voor verkeersboetes!!!
- alles 30km. controles door politie (in de zomer veel stoere motorrijders/quads, opvallende auto's met jonge bestuurders)

### **Fietsstraat, auto te gast**

- - Maak er een auto te gast straat van - Creëer vrijliggende fietspaden - Voeg drempels toe (maar wellicht onhandig ivm bus) - Maak de toeritten gelijkvloers, zodat het geen voorrangsweg meer betreft. - Smallere rijbanen voor de auto - Brede fietspaden en duidelijk zichtbaar, wegdek bestraten. De automobilist moet zich te gast voelen in deze straten - voorrang verkeerssluizen. Om niet-bestemmingsverkeer te ontmoedigen. - Indien mogelijk; straten of delen van straten een richtingverkeer van maken. - Einde Pieter

Nieuwlandstraat (Kardinaal kant) heeft geen stoplicht. Antonius Matthaeslaan en Ingehouszstraat wel. Hierdoor is er veel verkeer in de Pieter Nieuwlandstraat. Met name in het begin van de straat wordt flink gas gegeven. Dit verkeer wil je eigenlijk met een zo kort mogelijke weg naar de Karinaal de Jongweg leiden. Goede doorstroom bij Oude Noord realiseren. Aan deze kant zie je dat de Zeedijk, Lauwrecht, Bermuurde Weerd Oostzijde en de Merelstraat allemaal eenrichting verkeer is richting het centrum. Ik denk als de Zeedijk een richting de andere kant op is dat er al veel verkeer zal kiezen om daar richting de Kardinaal de Jongweg op te rijden. Nu wordt al dat verkeer opgevangen door de Antonius Matthaes Laan en de Pieter Nieuwlandstraat. Merelstraat qua richting veranderen kan wellicht ook helpen. -Er een fietspad van maken waar de auto te gast is. - De Pieter Nieuwlandstraat zou wat mij betreft een eenrichtingsweg moeten worden vanaf de Shell aan de Kardinaal de Jongweg waardoor de verkeersdrukte afneemt.

- -bloembakken op straat of straten veel smaller maken (bredere stoepen) -maak er fietsstraten van waar de auto te gast is
- Fietsstraat aanleggen in 30 kilometer per uur zones. Auto zou te gast moeten zijn in 30 kilometer zone, niet gebruiken voor sluipverkeer 2)Drempels (of bakken op straat), afsluiting (knip) in 30 kilometer zones. Inrichten van de weg als fietsstraat waar de auto te gast is, zoals in de Van Humboldtstraat en Koekoekstraat is gedaan. 2. Weg inrichten als 30 km zone; voor de handhaving wel flitspalen plaatsen, zodat je ook afdwingt dat het verkeer zich aan deze snelheid houdt. 3. Meer obstakels voor het verkeer: weg versmallen, i.p.v. asfalt stenenbestrating (kopjes) zodat rijden met een hoge snelheid onaantrekkelijk wordt
- 30 kilometer zone of een fietsstraat
- 30 km en weg versmallen, fietsstraat er eventueel van maken, dat alles dan ook met zeer goede bebording en zeer goede communicatie, en handhaving! overigens is de luchtkwaliteit er ook bij gebaat en dat voor al die bewoners die pal aan de straat wonen: lijkt me van groot belang.
- 30 km per uur en meer waarschuwborden dat het een woonwijk betreft, gedeeltelijk fietsstraat maken?
- 30 km zone maken middels meerdere snelheidsbeperkende obstakels. Fietsstraat van maken. Straat alleen voor aanwonenden en openbaar vervoer
- 30 km zone of fietsstraat
- 30 km/u Alleen bestemmingsverkeer Fietsstraat
- 30 km/uur; fietsstraat-idee; het zou ook schelen als doorgaand verkeer niet mogelijk was (knip t.h.v. Johannes de Bekastraat waar alleen de bus doorheen kan?)
- 30km per uur. Ook op controleren. Auto te gast
- 30km Wegversmalling Auto te gast
- 30km zone, auto te gast,
- Andere bestrating, de auto te gast. Mogelijk doceringslichten die auto's bij de hand nemen in tempo.
- Asfalt weghalen; weg versmallen/fietsstraat van maken (zoals Maliesingel/v Humboldtstraat); knip aanleggen zodat jakkerend doorgaand verkeer de straat mijdt.
- Auto te gast principe ? Sluip/ woon werk verkeer omleiden
- auto te gast, andere bestrating, deels klinkers, om snelheid te verlagen
- Auto te gast. 30km zone
- Auto te gast/fietsstraat, drempels.

- Betere, hogere en bredere drempels. In ieder geval drempels die aanzetten tot afremmen. Fietsstraat. Zoals Prins Hendriklaan, met ronde verhoogde strook in het midden. 30 km/u-zone
- Bijv. maken van fietsstraat, of drempels, oid
- de auto moet de gast zijn bij de fietsers en voetgangers. 30 km per uur zodat alleen de bewoners gebruik maken van de straten. plantenbakken op de straat (zodat je slingerplaadje krijgt) klinkers, en de fietsstrook veel breder maken, ook optisch. En snelheid controleren want het is levensgevaarlijk.
- De snelheid in de PN-straat is nu 30km/u. Vaak wordt er harder gereden. Misschien moet de straat een woonerf of 'auto-te-gast'-straat worden, net zoals de Koekoekstraat en de Merelstraat.
- De snelheid is over het algemeen hoog in deze straat, ook al staat lager aangegeven. Het zou een mooi idee zijn als deze route uitlokt tot langzamer rijden....klinkerweg, wegversmalling voor auto's, auto's te gast en geen doorgaande autoverkeer via deze wegen leiden (er komt veel vanuit het centrum via de koekoekstraat de adelaarstraat op)
- drempels hebben we al gehad, dat was geen succes! wellicht dat een fietsstraat zoals bij merelstraat zou helpen od die weg bij rijnsweerd, waar fietsers voorrang hebben
- Drempels, concept van Auto's te gast. Ik vind het persoonlijk heel onprettigen hier te fietsen en omzeil dit stuk dan ook.
- Duidelijker de max. Snelheid aangeven en herhalen over de gehele route. Betere drempels, stoplichten, auto te gast-zone. Bloempotten. Echte fietspaden. Handhaven snelheid van autoverkeer waardoor het verkeer voorspelbaarder wordt!
- Éénrichtinsverkeer maken, maak er een fietstraat van waar auto's te gast zijn, stemgerechtigde controles op emissies omdat de straat dwars door woonwijken heen loopt, snelheid omlaag, minder ruimte voor auto's meer voor voetgangers en fietsers, verkeer omleiden via de kardinaal de jong weg en de amsterdamsestraatweg
- Fietsstraat auto te gast, meer ruimte voor fietsers, 30 km/u zone en geen doorgaand auto verkeer meer door de straat. Bij voorkeur geen busverkeer door de straat.
- Fietsstraat auto te gast, meer ruimte voor fietsers, 30 km/u zone en geen doorgaand auto verkeer meer door de straat. Bij voorkeur geen busverkeer door de straat.
- Fietsstraat maken in Pieter Nieuwlandstraat. Drempels maken; er zijn speciale drempels die bij bussen en vrachtwagens naar beneden gaan (zie croeselaan bij de pc Hoofdstraat) Geen bloembakken, want dan kunnen de auto's eventuele spelende kinderen niet goed zien en dan komen er juist ongelukken.
- Fietsstraat van de Adelaarsstraat maken
- Fietsstraat van maken (m.n. Pieter Nieuwlandstraat), door het asfalt hier rood/oranje te maken en dus te benadrukken dat het fietsverkeer boven auto's staat/gaat.
- Fietsstraat van maken mss? Hoewel er in de fiets straten (bijv merelweg) heel hard gereden wordt, vooral van verkeer van talmalaan/draaiweg dus doorgaand sluipverkeer. Lijkt erop dat een enkele fiets straten niet veel doet. Mss meer een fiets straten gebied maken? Anders meer kleine drempels op de route? Wegversmalling helpt niet; is alleen maar gevaarlijk voor fietsers omdat auto's hun ruimte pakken.
- fietsstraat van maken uitstraling dat het een woonstraat is en geen snelweg bijv. door mee groen, bredere stoep, smallere straat eventueel drempels, 30 km straat
- Fietsstraat van maken. 30 zone van maken. Wegversmallingen
- Fietsstraat zoals bij de singels en leidsekade is gedaan met klinkers in het midden. Versmalling van de weg en geen verkeerseilanden meer. Geen drempels.

- Fietsstraat
- Fietsstraat, 30km zone, snelheidscontrole
- Fietsstraat, of speedbumps, flitspaal of speed counter (met de smileyface)
- Fietsstraat, snelheidsverlagende obstakels
- fietsstraat, verbreding stoepen, eenrichtingsverkeer.
- Fietsstraat?
- Fietszone van maken, auto te gast
- Het autoverkeer raast in veel te hoge snelheid door de wijk, met vaak een (bijna) ongeluk tot gevolg. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door personen in auto's en motoren die via de kardinaal de jongweg en adelaarsstraat via de hopakker naar de binnenstad rijden. In de hopakker wordt dan vaak opgetrokken tot hoge snelheden, welk een gevaar vormt voor fietsers en lopers. De hoge doorstroom van de auto's is dus secundair aan het probleem dat een selecte groep motorrijders en automobilisten gevaarlijk gedrag vertoont. De maximumsnelheid verlagen naar 30km/u en de aanliggende straten (zoals dus de hopakker!) een fietsstraat maken zoals de merelstraat zou al enorm helpen het gevaar terug te dringen.
- Ik heb de indruk dat met het niet-bestemmingsverkeer te hard rijdt. Nu is de weg soms een racebaan - het is echt absurd hoe hard sommigen op de Antonius Matthaesuslaan rijden. Voorheen lagen er 'kussens' op de weg, maar die zijn weggehaald omdat er kennelijk ongewenste trillingen vandaan kwamen. Dat had er wat mij betreft ook mee te maken dat het verkeer de kussens kon omzeilen door over het fietspad te rijden. Dat leverde zeer gevaarlijke situaties op voor fietsers - en zelfs voor voetgangers die meer naar de rand van de stoep liepen. Nu de kussens weg zijn is het hek helemaal van de dam. Het zou een idee zijn om de auto's te dwingen rustig te rijden, bijvoorbeeld door de rijbaan smaller te maken, met een duidelijker onderscheid en fysiek met het fietspad. Nog beter; met een fietsstraat!
- Ik zou graag zien dat er meer fietsstraten komen waar de auto te gast is.
- Ik zou het liefste zien dat de straten een fietsstraat worden, met een groene middenberm. Ondanks dat ik hier zelf vaak als automobilist rijdt, zou een fietsstraat de snelheid kunnen verlagen zonder de weg onnodig complex te maken met meer verkeersheuvels en bochten. Daarnaast wordt de prioriteit van de straat een stuk duidelijker, waardoor je als automobilist geneigd bent om de rijstijl aan te passen. Een middenberm is wel noodzakelijk om te voorkomen dat fiets aan de kant gedrukt worden wanneer twee auto's elkaar tegemoet rijden.
- Inrichten als fietsstraat. Meer obstakels voor auto's op de weg. Zoals plantenbakken waar ze omheen moeten of drempels. Ik zie dat er meer plekken in utrecht fietsstraten worden ingericht zoals langs de malie singel en in de koekoekstraat. Je ziet dat dit voor sommige automobilisten werkt, en sommige hebben er totaal schijt aan. Die rijden net zo hard door die fietsstraat als voorheen. Dat geeft voor mij als fietser soms het gevoel dat ik vooral zo veel mogelijk rechts moet blijven fietsen anders wordt ik alsnog van mn sokken gereden. Hoe breed het fietspad ook is. Dit geeft soms dus een gevoel van schijnveiligheid.
- Ipv asfalt straatstenen. Bredere rode strook zoals in fietsstraten.
- Ja. De Matthaesuslaan is een mooi voorbeeld; nadat het wegdek (eindelijk) was aangepakt heeft de gemeente op de meeste plekken ook de verkeersdrempels weer aangebracht. Echter, binnen enkele maanden waren deze allemaal weer verdwenen. Het gevolg is dat de gemiddelde snelheid op de Matthaesuslaan waarneembaar is toegenomen. Waarom zijn deze drempels verdwenen? Het verleggen van de route van de stadbuis naar station

Overvecht (tegenwoordig lijn 1) draagt m.i. bij aan het concept van de doorgaande route Matthaesuslaan. Met als gevolg dat auto's op de Matthaesuslaan het idee hebben op een soort Kardinaal de Jongweg te rijden. Tenslotte denk ik dat een 'auto te gast' status ook zal helpen. Mijn ervaringen op bijv. de Prins Hendriklaan zijn erg positief.

- Ja. Maak auto's te gast in de straten. Hiermee kom je tegemoet aan de punten in het mobiliteitsplan: meer ruimte voor fietsers en voetgangers, straten inrichten als toegangsroute voor de buurt (ben benieuwd hoe dat gerealiseerd wordt) en maak je het doorgaand verkeer minder aantrekkelijk om door Votulast te crossen. Handhaving is echter een belangrijke voorwaarde om gedragsverandering die de gemeente beoogt, ook teweeg te brengen. Misschien toch eens kiezen voor een aantal flitspalen om hardrijders te bekeuren. Met de opbrengst kun je denk ik leuke dingen doen :-)
- Maak er een mooie fietsstraat van zoals op de tolsteegsingel
- maak er fietsstaten van waar de auto de gast is
- Max 30 km. Eenrichtingsverkeer Kaatstraat - Adelaarstraat - Willem van Noortstraat Fietsstraat
- Max 30 km/u of fietsstraat van maken
- Meer ruimte voor fietsers creëren, auto te gast, zorgen dat bestemmingsverkeer kan blijven en doorgaand verkeer wordt ontmoedigd. Zorgen voor goede fietsvoorzieningen en behoud / uitbreiden OV, waardoor autogebruik een goed alternatief heeft.
- Meer wegdrempels, 30km zone, auto te gast weg
- Misschien fietsstraat maken van bijv. De adelaarstraat
- Net als bij de Wittenvrouwensingel en op andere plekken in de stad, zet de fietser centraal i.p.v. de auto.
- Overall 30km, of er een fietsstraat van maken, dit zie je steeds vaker. Of het autoverkeer laten zigzaggen, bredere stoepen, bredere fietspaden, en meer groen, en evt geen asfalt meer. Nodigt allemaal uit om langzamer te rijden.
- sluisen, fietsstraat maken, 'auto te gast'-straat van maken.
- snelheidsverlaging naar 30km/u, drempels, fietsstraat inrichting
- Soort woonerfregeling maken, inrichting als fietsstraat, drempels.
- Ten eerste handhaven. Daarnaast meer en vaker en duidelijker de max snelheid aangeven. Op bepaalde punten eenrichting verkeer. Auto te gast route? Meer duidelijke 'echte' oversteekpunten die ook herkenbaar zijn zoals oversteekstroken, zebra's en stoplichten. Als laatste wederom; controle en handhaven.
- Verkeersdrempels; stoplichten aanlaten (en dus niet 's avonds uitgezet worden, want daardoor scheuren ze 's avonds en 's nachts met te hoge snelheid) ; Straat als fietsstraat inrichten, of apart fietspad op de Adelaarstraat, want de auto's scheuren te hard te vlak langs je.
- Verkeerslichten, fietsstraat van maken, eenrichtsweg, meer en hogere drempels, sluisen, andere grotere wegen aantrekkelijker maken om wel door te rijden
- Weg smaller maken. terug 30 km/u. Fietsstraat maken.
- De maximumsnelheid van 50 km/uur wordt vaak zwaar overtreden, wat tot gevaarlijke situaties leidt. Handhaving door flitspalen is een optie. Andere opties zijn voor hulpdiensten (politie, ziekenwagen, brandweer) wellicht een belemmering. Te denken valt aan (hogere) drempels of een straat met 'kronkels'. Verder valt te denken aan een fietsvriendelijke straatinrichting zoals de Maliesingel, vanaf Lepelenburg, wat ook een remmend effect op autoverkeer kan hebben. Bovendien is dan meer ruimte voor groen. Het veranderen van het karakter van de straat, dus door meer ruimte voor de fiets en groen, zal wellicht

eveneens de snelheid van het verkeer omlaag brengen. Liefst met borden auto te gast .

### **Bestraten met klinkers**

- rijbaan van klinkers, fietsstrook van asfalt
- Een lagere snelheidslimiet voor het gedeelte bij de Albert Heijn, waar het erg onoverzichtelijk is bij oversteken. Voor de rest: klinkers in plaats van asfalt zou al heel veel schelen.
- Asfalt weg, bestraten met klinkers, bredere fiets paden
- Ander wegdek, klinkers, zodat de weg anders aanvoelt voor automobilisten.
- auto te gast, andere bestrating, deels klinkers, om snelheid te verlagen
- weg versmallen klinkers in plaats van asfalt obstakels voor autoverkeer aanbrengen
- voldoende drempels in combinatie met kleine rotondes bij kruisingen en af en toe as verschuivingen. Bij de Pieter Nieuwlandstraat klinkerbestrating in combinatie met mini-rotondes bij de zijstraten en asverschuivingen. Waarom wordt de Ingenhouszstraat niet meegenomen in deze route???
- Soort bestrating (klinkers voor de auto's) Smaller maken
- Meer snelheids vertragende maatregelen. Wegversmallingen. Klinkers ipv asfalt op de weg
- Maximum snelheid naar 30km, veel controleren. Bochten creëren dmv bloembakken. Klinkers ipv asfalt.
- klinkers ipv asfalt; versmallen; drempels
- Klinker weg, meer bochten en versmalling. De doorgaande weg onderbreken door de zijstraten door te trekken.
- jazeker, we moeten een nieuw profiel voor de (30km) weg maken, small met gebakken klinkers en ruime asfaltbanen voor de fietspaden (zoals nu langs de single wordt gemaakt). In 1 jaar zijn recht voor mijn deur 3 ernstige (en zelfs 1 dodelijk) ongeluk gebeurd. Meer groen in de straat om hier weer een leefstraat van te maken! Ik denk graag mee!
- Ja, 30 zone en de weg versmallen. Kijk naar voorbeeld op de Tolsteeg. NIET zoals in de koekoekstraat is gedaan. Dat is nu een racebaan omdat er geen drempels meer liggen. Ook geen asfalt gebruiken maar klinkers. asfalt associeert men met een hogere snelheid dan bestrating, zie voorbeeld Tolsteegsingel.
- invoering 30km voor alle auto's, ook bussen m.u.v. hulpdiensten (uiteraard!). Richt weg zo in dat direct blijkt dat het ook 30 km gebied is, bijv mbv (strak) klinkerweg; handhaving van de limiet d.m.v. hoge boetes op overtreding, plaats borden dat er streng wordt gehandhaafd etc
- Geen asfalt, maar klinkers. Drempels. 30 km zone. Digitale borden waarop staat hoe hard automobilisten rijden.
- Fietsstraat zoals bij de singels en leidsekade is gedaan met klinkers in het midden. Versmalling van de weg en geen verkeerseilanden meer. Geen drempels.
- Een auto ontmoedigen om sneller te rijden zijn klinkers, bochten, versmalling. Het idee geven dat ze in een woon en speel wijk rijden. De wegen omlijden.
- Drempels/klinkers/wellicht nog een stoplicht halverwege? Voor kinderen vind ik het een levensgevaarlijke weg. Auto's en motoren rijden echt veel te hard!
- Drempels, smallere rijbaan, andere bestrating bijv klinkers
- Drempels, optisch smallere rijbaan, minder strak asfalt meer klinkers
- Drempels, flietspalen, klinkers ipv asfalt, weg versmallingen

- De snelheid is over het algemeen hoog in deze straat, ook al staat lager aangegeven. Het zou een mooi idee zijn als deze route uitlokt tot langzamer rijden....klinkerweg, wegversmalling voor auto's, auto's te gast en geen doorgaande autoverkeer via deze wegen leiden (er komt veel vanuit het centrum via de koekoekstraat de adelaarstraat op)
- de auto moet de gast zijn bij de fietsers en voetgangers. 30 km per uur zodat alleen de bewoners gebruik maken van de straten. plantenbakken op de straat (zodat je slingerplaadje krijgt) klinkers, en de fietsstrook veel breder maken, ook optisch. En snelheid controleren want het is levensgevaarlijk.
- Obstakels op weg zoals plantenbakken waardoor niet doorgereden kan worden. 2. Klinkers op hoofdweg (vooral 30 km/u zones) om gelijkwaardigheid met zijstraten aan te geven 3. Meer drempels (bijvoorbeeld zoals nu te vinden zijn in de Huizingalaan, beperken snelheid). 4. Overige wegversmallingen/obstakels. 5. Doorgaand verkeer is geneigd harder en haastiger te rijden, door deze niet door de wijk te laten rijden vermindert de snelheid ook.
- 1 waar mogelijk aparte fietsstroken of nog beter: fietspaden 2 bestrating aanpassen: klinkers voor de auto, asfalt voor de fietsers 3 brede fietspaden zodat de autoweg smaller wordt 4 verkeersdrempels echt obtrusief maken, zoals in landen als Dubai en Oman, waar je auto meteen gesloopt is als je de drempel met te hoge snelheid neemt 5 het stukje autoweg voor een oversteekplaats zo inrichten dat het moeilijk wordt om een andere auto in te halen
- Ipv asfalt straatstenen. Breder rode strook zoals in fietsstraten.
- Inrichten van de weg als fietsstraat waar de auto te gast is, zoals in de Van Humboldtstraat en Koekoekstraat is gedaan. 2. Weg inrichten als 30 km zone; voor de handhaving wel flitspalen plaatsen, zodat je ook afdwingt dat het verkeer zich aan deze snelheid houdt. 3. Meer obstakels voor het verkeer: weg versmallen, i.p.v. asfalt stenenbestrating (kopjes) zodat rijden met een hoge snelheid onaantrekkelijk wordt
- Breder fietspaden, andere bestrating misschien

## Anders

- Zoals het nu bij de maliesingel geregeld is.
- -20 invoeren
- 50 km kan maar automobilisten racen door e straten.
- 50 km
- Afslaan met de fiets kan soms wat hinderlijk zijn vanwege de snelheid en de veelheid van auto's, een iets lager tempo maakt het wellicht net iets veiliger...
- Alleen voor belanghebbende en bewoners
- Als fietser vind ik het gevaarlijk omdat je als fietser veel te dicht op de auto's zit. Of maak er een verhoogde rand tussen of laat de auto's zachter rijden
- Auto's rijden hier erg hard omdat het een verkeersader is, terwijl er ook veel woningen zijn en kinderen lopen. Kan de verkeersader functie worden omgeleid?
- Auto's rijden te hard, zeker nog boven de toegestane maximum snelheid. Ze halen vaak fietsers in en als er dan een tegemoet komende auto rijdt, krijg je een gevaarlijke situatie. Ook komen auto's op de Willem van Noortstraat uit de zijstraatjes, die nauwelijks mogelijkheid hebben tot invoegen.
- Bijv. Bord in de buurt bij de basisschool de Koekoek, omdat er kinderen kunnen lopen/ouders kinderen ophalen en brengen. Aanzienlijk in snelheid verminderen bij de Molen op de Adelaarstraat, daar gebeuren veel ongelukken tussen fietsers en auto's die te



hard rijden. Plus het feit dat er op verschillende manieren en in veel verschillende richtingen overgestoken wordt maakt dit een gevaarlijk kruispunt.

- Bredere fietspaden, andere bestrating misschien
- Bussluit voor de stadsbus nr 1 ter hoogte van de leeuwerikstraat en de valkstraat, kruisend met de adelaarstraat
- De bus zou wat mij betreft beter over de Willem Dreelaan kunnen gaan, en niet over de Adelaarstraat.
- De druk ligt vooral op Willem van Noortstraat en Antoniusmattheauslaan. Oversteekplaatsen moeten beter aangegeven worden. dan kan er niet doorgeracet worden
- De snelheid hoest niet perse omlaag, maar auto's moeten zich wel aan de snelheid houden. Er wordt veel te hard gereden
- De weg doorgang van kardinaal de Jong weg naar de stad en/of oude noord afsluiten want er komt zoveel verkeer hierlangs en wat veel te hard rijdt. Levensgevaarlijk in een echte kinderbuurt. Op deze manier hou je hier alleen het verkeer voor de bewoners!
- De wegen die u noemt zijn doorrijroutes. Misschien zou u iets aan de vorm van straten moeten doen. De straten moeten eigenlijk opgaan in de buurt.
- De weginrichting moet de lagere snelheid vanzelfsprekend maken, ( bus kan ook niet harder) als dat niet kan vrijliggende fietspaden noodzakelijk!
- Door in de inrichting meer accent/ruimte te geven voor de fietser en voetganger
- Een doorgaande rechte weg nodigt uit tot hard rijden. Dus een inrichting die slingert met insteekparkeerhavens vertraagt enorm. Eigenlijk meer het woonerf idee. Het blijft natuurlijk lastig dat de bus erdoor moet.
- Er racen nu auto's voorbij waardoor het gevaarlijk is. Veel auto's houden zich niet eens aan de limiet van 50.
- Er schieten auto's met grote snelheid door. Soms moeten ze plots remmen voor een langzamere auto voor zich. Jonge kinderen kunnen daarom niet goed oversteken. Het is lastig om de P. Nieuwlandstraat over te steken, het duurt langer voor ze zelf naar de Speeltuim in het Griftpark mogen.
- Er wordt in de adelaarstraat veel te hard gereden
- Er wordt veel te hard gereden. ze passeren gewoon op de andere weghelft .meerdere keren meegemaakt.
- Fietssnelweg aanleggen
- Fysiek afgescheiden fietspaden, waardoor auto's vanzelf rustiger moeten rijden
- Geen grootverkeer meer (Bussen, vrachtwagens etc), verlagen maximum snelheid, andere doorrijdroutes naar centrum creëren.
- Geen idee. Niet extra stoplichten, dan krijg je luchtvervuiling
- goed werkende snelheidsverlagers die niet te passeren zijn. De bus moet dan ook maar afremmen. Deze moeten bestaan.
- Het is een vrij brede straat, waardoor mensen minder snel het gevoel hebben dat ze hard rijden
- Het is een woonwijk. Woon-werkverkeer heeft meestal niet zo'n haast. Het sluipverkeer rijdt vaak te hard
- Het ligt niet persé aan de huidige snelheid dat ik dit aangaf, het is voornamelijk dat mensen zich op dit moment nauwelijks aan de maximum snelheid houden. Meer bewustwording van de huidige maximale snelheid naar bestuurders toe zou een oplossing kunnen zijn.

- het zijn lange stukken rechtdoor waardoor gaspedaal (of voor motoren, gashendel) makkelijk open gaat. gezien er aan beide kanten gefietst wordt komen en regelmatig gevaarlijke situaties voor wanneer er vier gebruikers op één punt van de weg elkaar tegemoet komen. een (of meer) fietser en één auto per richting. bij lagere snelheid kunnen fietsers veiliger worden ingehaald door auto's
- Ik voel mijzelf niet prettig als ik door de straat fiets (of loop). Mij wordt regelmatig geen voorrang verleent als ik van rechts kom: met name in de Pieter Nieuwlandstraat (en het inrijden van deze straat vanaf willem van noortplein). In de buurt wonen veel jonge gezinnen. Door het vele verkeer en de snelheid van het verkeer is het geen prettig idee om kinderen zelfstandig op de stoep te laten spelen of door de straat te laten fietsen. Dit geldt overigens ook voor huisdieren: honden en katten. Als de zon schijnt, dan 'komt de straat tot leven', dan gooien wij graag onze voordeur open en drinken wij vaak een koffietje op de stoep. Onze brede stoep maakt dit mogelijk. Dit zorgt voor meer aanspraak met voorbijgangers en de burens in de straat en dus een goede onderlinge band, goede sfeer en helpen elkaar een handje waar nodig. Het vele verkeer is een aanslag op deze gemoedelijke sfeer en maakt dit plaatje een stuk onaantrekkelijker: zo ook het onderlinge contact met de buurt.
- Ik woon aan de antonius matthaeuslaan en ze scheuren altijd voor mijn huis langs..
- Ja, veel autobestuurders rijden veel te hard
- Maak deze straten net zo als gedaan is bij de Prins Hendriklaan een aantal jaar geleden. Is een stuk fijner nu om over te fietsen. Anders kan ook zoiets gedaan worden zoals bij de gracht tussen het Spoorwegmuseum en ongeveer Ledig Erf.
- Max 40 km
- Maximum snelheid
- meer echter oversteekplaatsen waar automobilisten voetgangers voor moeten laten gaan
- Meer rotondes bv op de kruising van noort plein/pieter Nieuwlandstraat
- Meer sluizen voor auto's? Ik weet het eigenlijk niet.
- Meer verkeerobstakels zodat auto's minder makkelijk kunnen rijden
- Meer via Kardinaal de Jong weg laten rijden, als dat kan.
- Misschien de oversteekplekken naar 1 doorgang per auto te brengen. Dus vanuit voetganger gezien een auto links erdoor en dan een van rechts. Houdt denk ik ook verkeer tegen.
- N t
- Na het overlijden van de motorrijder lijkt het me duidelijk dat de snelheid fiks naar beneden moet. 20 km/per uur
- nee helaas niet...
- Nee
- Nee
- Nee
- Nee
- Nee
- Nee. De snelheid is op zich goed maar mensen rijden te hard .
- Nee. Het is een kwestie van mentaliteit, het zijn veelal risico zoekende jongeren die dit doen. Die scheuren hier door de buurt, vooral in de avond. Is geen vooroordeel, ik zie het gebeuren.

- Niet echt, maar dit is wel probleem nummer één. Voor mijn deur is laatst die jongen op de scooter overleden door een aanrijding (Floris Heermalestraat). Auto's/brommers/scooters rijden als gekken.
- niet specifiek, ik zou zoals uit mijn eerdere antwoorden duidelijk zal zijn graag zien dat de gehele binnenstad auto vrij is.
- Omdraaien rijrichting Weerdsingel O.Z. zodat niet al het verkeer de Koekoekstraat in moet.
- Omlaag hoeft misschien niet eens. Maar de automobilisten houden zich veelal NIET aan de snelheid. Er wordt te hard gereden. Het lijkt meer geworden te zijn, nu er vanuit weerdsingel / oudenoord weinig doorstroming is. Mensen raken geïrriteerd. En rijden harder.
- Op de Adelaarstraat wordt best hard gereden, oversteken (te voet en met de fiets) is dan af en toe best lastig/ gevaarlijk. Met name tijdens de spijtijden. Door de snelheid te verlagen verlaag je direct het risico en wordt het voor auto's misschien minder aantrekkelijk om deze route als sluiproute te gebruiken.
- Op zich vind ik de 50 km geen probleem, het zijn vooral de mensen die te hard of asociaal rijden die storend zijn.
- Opstakels
- optisch bredere fietspaden
- Route oudenoord - kardinaal de jong verbeteren. Route kaatstraat, willen v noort straat kardinaal de jong is ook aantrekkelijker om te nemen dus deze minder aantrekkelijk te maken
- Slalom
- Snelheid net als in de woonwijk. Alleen omdat het een doorgaande route is denk ik niet dat men zich eraan gaat houden. Zeker de matthaeuslaan en willem van Noortstraat nodigen uit om even het gas in te drukken
- Snelheidsaanduiders
- Straat zo inrichten dat het autoverkeer automatisch zijn snelheid moet beperken. Een combinatie van duidelijke bewegwijzering (tav de snelheid) en inrichting van de staat. Daarmee bedoel ik niet perse een fietstraat. Dat is niet altijd een succes (zie de Koekoekstraat waar nu nog harder gereden wordt sinds het een fietsetraat is).
- verkeerssluizen
- Visueel minder ruimte voor de auto geven door rode fietsstrook te verbreden.
- Vooral in de Adelaarstraat-Willem van Noortstraat een fietsvriendelijke straat, wellicht zoals ook op de Tolsteegsingel en omgeving
- Vooral Merelstraat stapvoetsrijden ivm fietsers en dodelijk kruispunt
- Vooral op de Willem van Noortstraat wordt vaak hard gereden. Je mag hier 50 maar vraag me af of dat voor voldoende doorstroming echt nodig is aangezien het verkeer uiteindelijk toch wordt opgehouden door de verkeerslichten.
- Vooral wanneer het niet druk is (buiten de spits en 's avonds) wordt er nog weleens erg hard gereden
- wegdek en weginrichting minder uitnodigend maken om hard te rijden.
- Wellicht een utopie, maar: alles woonerf! &#128521;
- woonerf van maken
- Zie hiervoor mijn eerdere antwoord. De genoemde straten worden gebruikt als racebaan. Er wordt ingehaald terwijl dat eigenlijk niet kan. Er wordt ook agressief gereden, hoewel ik dat niet specifiek voor de genoemde straten vind. Dat is meer een 'algemeen dingetje'. Het is een wonder dat er niet meer (dodelijke) ongelukken gebeuren.

- Zie inrichting burgermeester reigerstraat
- Zie ook de #V: hiervoor. (Had eerder in de enquête aangegeven dat er later een groot invulveld zou komen, dan had ik me niet in een communicatiekramp gewrongen.)
- Zie situatie maliesingel net vernieuwd, creert veel rust en aanzienlijk lagere snelheden en minder auto verkeer
- Het moet wel doorstromen, dat is in het kader van uitstoot het beste. Bijvoorbeeld een groene stroom bij 40 km per uur. 30 km per uur vinden veel automobilisten te langzaam, daar houdt niemand zich aan.
- Er zijn nu 2 mogelijkheden, 50 en 30. Waarom niet overal 40? Nederlandse binnensteden zijn niet berekend op veel autoverkeer. Is niet anders op te lossen dan met drastische maatregelen. Rekening rijden voor niet-bewoners, meer 1-richtingverkeer. Met daarbij obstakels bijvoorbeeld in de vorm van beton en bloembakken zodat het verkeer moet slalommen waardoor de snelheid omlaag moet.
- Een gedeelte is al 30 kmh, maar dit kan nog beter aangegeven worden. Vaak rijden auto's harder.
- Drempels, (bloem)bakken op weg zodat automobilisten hier omheen moeten. En 30 km borden die beter zichtbaar zijn voor automobilisten. Deze borden staan in de PN-straat op plaatsen waar men te veel op andere weggebruikers moet letten en daardoor deze borden makkelijk over het hoofd ziet.
- De Willem van Noortstraat is nu heel open in aanzicht, dit werkt het hardrijden in de hand. Als de straat, zoals ik op oude foto's heb gezien, van meer bomen wordt voorzien, zal dat remmend werken. Daarnaast mag de snelheid ter plekke omlaag naar 40km/u. 30 is erg langzaam en daar zal de gemiddelde automobilist zich niet aan houden, 50 is echt hard (dat rijd ik er zelf vrijwel niet. Je ziet dat het in de Antonius Mathaeslaan beter gaat qua snelheid omdat die straat een smallere indruk maakt. De Pieter Nieuwland lijkt door de 30km/u stickers op een 30km/u zone en dat heeft zeker effect op de snelheid.
- 40 km voor al het verkeer in de bebouwde kom mij rand wegen. Handhaven! ONs te is 30 maar niemand trekt zich daar iets van aan. Kan ongestraft
- zorgen dat de inrichting van de weg zodanig is, dat het logisch is om de snelheid te verlagen. Die drempels doen de truc niet.
- rotondes in plaats van kruisingen. de verkeersdrempels die momenteel op de adelaarstraat staan, werken niet voor auto's er kan makkelijk met hoge snelheid overheen gereden worden
- Op Van Noortstraat wordt vaak geracet door autos en motoren. Verkeersdrempels helpen niet, en ook versmallingen niet. Misschien helpt het door op kruispunten, zoals bij de koffiebar rocking char, een rotonde te maken om verkeer te dwingen langzamer te rijden.
- liefst geen drempels, mogelijk andere inrichting?
- Ik weet niet of snelheid omlaag enige oplossing is. Zelfde hoeveelheid verkeer dat van verkeersdrempel naar verkeersdrempel racet (Pieter Nieuwlandstraat) is verslechtering van de situatie
- GEEN DREMPELS in ieder geval. Gewoon lagere snelheid en handhaving middels controles.
- Door een groene middenberm te creëren, daardoor lijkt de weg optisch smaller en gaan auto's hun snelheid aanpassen. Voordeel is ook dat er niet ingehaald kan worden. Mijn voorkeur gaat in ieder geval niet uit naar het inbouwen van obstakels (drempels, zigzags, etc.) in de weg. Dat maakt de weg nu erg gevaarlijk, omdat de weg steeds anders is. Dit zorgt voor teveel verrassingen onderweg.

- De rechte baan nodigt nu uit tot racen naar de grote weg. Door de weg één richting te maken of het onmogelijk te maken om te racen door drempels (heeft niet de voorkeur want werkt hard rijden/hard stoppen/hard optrekken in de hand) doe je recht aan de woon/winkel/lokale fietsfunctie die de straat ook heeft. In ieder geval is de straat nu levensgevaarlijk voor fietsers. Een gescheiden fietspad, liefst met de parkeerhavens tussen het autoverkeer en de fietsers is belangrijk. De fietspaden zijn te smal voor bijvoorbeeld een ouder en kind om samen te fietsen, en in de bochten hou je zelfs je hart vast als je alleen fietst omdat lange bussen en vrachtwagens de bocht afsnijden. (en bovendien de geparkeerde fietsen waar te weinig ruimte voor is vaak aan de wegwijk van het rek staan geparkeerd en omdat auto's vaak net buiten hun vak staan geparkeerd, waardoor je als fietser op de weg gedwongen wordt.
- Camera. Drempel geeft problemen door trillingen. Evt ook zebrapad?
- Ook al is t aangegeven, dan nog zijn er mensen die te hard rijden in auto of scooter. Door bepaalde straten aan te passen als 'fietserstraat', weet de automobilist (hopelijk), dat hier minder hard gereden mag worden. Tuurlijk, wij willen in onze wijken zo min mogelijk verkeer, maar aan de andere kant kunnen automobilisten nergens meer rijden! Of voortdurend eenrichting, waardoor het een eeuwigheid kan duren om ergens te komen, wanneer je bijv. Verkeerd bent gereden. Dus ja, meer wegen geschikt voor voetgangers en fietsers. Maar wel kijken naar de mogelijkheid, dat de automobilist wel nog ergens met zijn auto terecht kan in de wijken!
- Stoplicht op hoek oudenoord is echt bizar lang op rood. Dat zorgt voor frustratie en daardoor gaat men agressief rijden. Het levert zoveel op om een stoplicht eerder te halen daarom rijdt men hard. Het stoplicht staat te lang op rood Rood
- Snellere doorstroom op andere routes door beter inregelen stoplichten Aanpassing inrit PN landstraat PN straat alleen mogelijk om in te tijden via tankstation, dus eenrichtingsverkeer maken PN straat inrichten vonform tolsteegsingel PN landstraat: Creer meer groen (buurtuitstraling) en plantenbakken op de straat PN straat nu 1 rechte weg, creer inhammen waardoor verkeer slingeren de straat door gaat.
- Na het stoplicht bij Adelaarstraat/Merelstraat iets verzinnen waardoor auto's minder hard wegscheuren vanaf het stoplicht.
- Een smallere rijbaan. Hierdoor komt er tegelijkertijd meer ruimte voor een fietspad. Vaak ontstaat er file voor het stoplicht van fietsers die de andere kant op moeten en zij de weg voor de rest blokeren

## V6.1 Heeft u ideeën om te zorgen dat er minder auto's door de buurt rijden? – Ja, namelijk...

### Alternatieve route(s) aanbieden

- Afrit vanaf de stad en naar de stad afsluiten, verkeer kan via talmalaan/draaiweg of blauwkapelseweg, beide wegen meer geschikt (woonhuizen minder dicht op straat)
- afsluiten voor autoverkeer thv sluis/ ijssalon. Wel zorgen voor ontsluiting van de wijk naar de Kardinaal de Jongweg of oudenoord. Dus zorgen voor voldoende capaciteit om het verkeer te verwerken ipv minder capaciteit zoals de huidige plannen.
- Afsluiten voor doorgaand verkeer aan het einde van de adelaarstraat. Doorgaand verkeer via de rode brug en de Nijenoord
- afspraken met navigatiesystemen maken dat ze andere routes kiezen! betere aansluiting na Kardinaal de Jong weg vanuit de Adelaarstraat creëren.
- Algemeen: de in- en uitrijroute voor (vracht)verkeer uit de oostelijke binnenstad evalueren en directer naar de stedelijke verbindingswegen leiden. Rechtsaffer vanuit centrum Oudenoord - Kaatstraat opheffen.
- Alles over de rondweg laten rijden. Mannen in pak verplicht laten carpoolen. Onnodige kantoorbanen afschaffen. Basisinkomen. Verplicht weekend van minimaal 5 dagen. De tijd nemen om van A naar B te gaan. Haast verbieden.
- Alles richting Zuilens Ring
- Als alles via de Draaiweg gestuurd wordt
- Alternatief routes creëren
- Alternatieve route via Oudenoord. Is al meer ingericht om meer autoverkeer te herbergen.
- Alternatieve route(s) creëren. Nu teveel eenrichtingsverkeer in wijk, geen alternatief beschikbaar.
- Alternatieve routes aangeven die sneller zijn
- Alternatieven aanbieden via Salvador Allendeplein, met betere doorstroming
- andere doorgaande route (Oudenoord, Draaiweg, Talmalaan, K. de Jongweg) aantrekkelijker maken
- andere omleiding naar deze straat
- Andere routes aantrekkelijker maken
- Andere route aantrekkelijker maken, bijvoorbeeld via oudenoord - draaiweg - talmalaan
- Andere route beter/aantrekkelijker maken
- Andere route creëren
- Andere route naar Oudenoord instellen. Maak Adelaarstraat een doodlopende straat richting centrum (voorbij de sluis loopt het dan dood)
- Andere route stimuleren. Bv doordat je daar makkelijker doorrijdt. Ronde uit de draaiweg?
- Andere route voor verkeer
- Andere routes naar de betreffende wegen aantrekkelijker maken. Wietshops sluiten / verplaatsen.
- andere routes stimuleren, via oudenoord, talmalaan.
- andere toegangswegen, zodat sluipverkeer ontmoedigd wordt en er alleen bestemmingsverkeer komt
- Andere weg vinden vanuit de stad naar kardinaal de jong weg.

- Andere wegen aanraden door deze weg te vernauwen en verkleinen
- Andere wegen aantrekkelijker maken, snelheid omlaag, meer opstal. Huidige obstakels zijn zeer minimaal
- Andere wegen aantrekkelijker maken, zodat deze straten vaker overgeslagen worden.
- andere wegen beter bereikbaar maken. Het onaantrekkelijker maken om door deze straten te rijden door 30km/h verplichting of wegversmallingen
- Andere wegen die niet door woonwijken gaan, aantrekkelijker te maken door bijv groene golf. Ook het minder aantrekkelijk maken van rijden over deze weg.
- Andere wegen hiervoor geschikt maken
- Ant Matt -> Kard de jong -> Pieter Nwd allemaal eenrichtingsverkeer (rechtsom op de kaart. paaltjes in het midden kunnen weg.) Meer verkeer via Talmalaan en Draaiweg van/naar Oudenoord en Kardinaal de Jongweg
- Autoluw maken, omleiden
- Automobilisten proberen te verleiden meer via Talmalaan te gaan. Drempels en verkeersremmende maatregelen op andere wegen helpen. Lukt het om bij TomTom e.d. te vragen of ze Talmalaan en Oudenoord als snelste/voorkeursroute op willen geven?
- Auto's hebben in Utrecht natuurlijk niet altijd een keus om deze route te rijden! Echter, de snelheid aanpassen voor fietsers/voetgangers. Dan zoekt men misschien een snellere route elders of blijven en rijden rustiger!
- Auto's stimuleren om rondom de buurt te gaan, door op de route door de buurt verkeerslichten langer op rood te zetten. Zoals bij Weerdsingel
- Auto's volgen de autoroute
- Autoverkeer verplaatsen naar een nieuwe weg, of plaats een brug.
- Beperkte alternatieve routes voor auto's
- bereikbaarheid en doorstroming graadvanroggeweg naar amsterdqmsestraatweg en de singel
- betere alternatieve route aanbieden
- Betere alternatieven, doorstroming buitenom
- Betere benutting bestaande andere wegen om het verkeer in de buurt minimaal te houden.
- Betere doorvoer op alternatieve routes
- Betere en bredere wegen om de wijk heen, zoals thalmalaan en kardinaal de jong
- Betere ontsluiting vanuit de stad. Bijv biltstraat en a'damse straatweg
- betere route rond de stad met duidelijke toegangswegen
- betere routes maken die vlak tot aan het centrum komen voor auto's
- Betere routes om de stad heen. Betere borden met omrij routes.
- Betere verbinding naar de A2 maken, zodat auto's daar al de rondweg opkunnen
- Betere verbinding tussen Oudenoord en Talmalaan
- Betere wegen/routes naar de stad
- Betere ontsluiting via Talmalaan en draaiweg
- Betrek bijvoorbeeld de Juliusstraat erbij; dat scheelt weer voor de Mattheuslaan.
- Bijv via talma laan
- Bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer van de Oudenoord naar de kardinaal de Jongweg. De alternatieve route via de Draaiweg en Talmalaan verbeteren.
- Binnendoor rijden moet niet lonen. De reguliere wegen moeten dus voor een snelle doorstroom zorgen
- Buitenom leiden via kardinaal de jongweg en dan doorsteken naar oudenoord.

- buitenom rijden is ook druk dus verkeer omleiden is nog geen optie. Zorg ervoor dat de grotere doorgaande wegen beter bereikbaar zijn/rustiger zijn
- Bussluis bij Kaatstraat/Oudenoord. Doorgaande verkeer via Oudenoord - David v Mollemstr - Draaiweg - Kardinaal de Jongweg. Met bussluis kunnen de hulpdiensten wel de straat in.
- De afsnijroutes moeten onaantrekkelijker worden om te nemen. Naast eerdergenoemde ideeën zou meer doorstroom op de Kardinaal de Jongweg hier evt. ook bij kunnen helpen.
- de alternatieven voor doorgaand autoverkeer moeten al op de Oudenoord zichtbaar zijn. Veel mensen kiezen nog steeds voor de 'kortste route'.
- De bussen moeten er natuurlijk door kunnen in beide richtingen maar het overige verkeer kan ook via de Talmalaan en Draaiweg naar de Oudenoord. Of verderop via de Loevenhoutsedijk ( waar het natuurlijk ook niet te druk mag worden).
- De doorstroming bij de monicabrug richting de daalse tunnel te verbeteren. Dan gaan de passanten minder sluiproutes zoeken waardoor de druk in de wijken sterk vermindert. Lijkt mij
- De doorstroom van de ring rondom Utrecht verbeteren, zodat verkeer minder snel voor de route door de Vogelenbuurt gaat. Liever niet het rijden verder ontmoedigen voor bestemmingsverkeer, hiervan al langere reistijd door verkeersknip Monicabrug
- De doorstroom via de Kardinaal de Jongweg verbeteren, zodat het rijden via bijvoorbeeld de adelaarstraat minder voordeel oplevert.
- De grotere wegen aantrekkelijker maken om wel door te rijden. Bijv daar de snelheid omhoog, groene zone en minder verkeerslichten.
- de grotere wegen beter laten doorstromen, daar moet je de snelheid inhouden uitnodigen om dit te gebruiken. Parkeren buiten de wijk en (leen/ lease) elektrische fietsen aanbieden, aantrekkelijk snel etc....
- De Kievitsstraat/Van Humboldtstraat langzaam rijdend tweerichtingen verkeer maken. Dan is het verkeer vanuit de Vogelenbuurt dat de stad uit moet via de Kardinaal de Jongweg moet niet meer genoodzaakt om door de Willem van Noortstraat te rijden.
- de lasten verdelen door meer ontsluitingswegen te open zoals bv de Juliusstraat en vooral minder (lege, want dat zijn ze meestal) stadsbussen door onze straat te laten rijden
- De PN-straat moet minder aantrekkelijk worden, door bijv. plantenbakken te plaatsen. Meer verdeling tussen Ant. Mattheuslaan en Juliustraat.
- De route buitenom soepeler maken voor auto's. Maximumsnelheid omlaag zodat deze route langer duurt.
- De route talmalaan aantrekkelijker maken. En de Antonius matthaeslaan en Willem van noodtstraat smaller om minder aantrekkelijk te maken. De ruimte geven aan de fietsers.
- De stoplichten zijn al zo ingeregeld dat de route trager is. Dit ook dmv borden aangeven. Bijvoorbeeld bij linksaf baan op kardinaal de jongweg standaard een bord zetten dat de route via de draaiweg sneller is.
- De verbinding bij de kardinaal de jongweg verbeteren.
- De weg 'buitenom' via Draaiweg en Talmalaan schiet niet op door stoplichten, het blijft aantrekkelijk om af te steken.
- Deze mensen weren. Maak andere routes aantrekkelijk/snel (door het daar niet plaatsen van obstakels/stoplichten). Graag wel zorgen dat er dan geen sluipverkeer door de woonstraten gaat rijden!!
- Door de binnenring van Utrecht beter te maken kunnen autos sneller van de a12 naar de kardinaal de jong weg.



- Door de knip Monicabrug een knip te maken hoeft er geen doorgaand verkeer meer doorheen. Alleen bestemmingsverkeer toelaten.
- Doorgaand verkeer leiden naar kardinaal de jongweg
- Doorgaand verkeer omleiden via Draaiweg n Kard. de Jonglaan, buitenom dus; evt. via de ring daarbuiten. Betekent meer km voor auto's en meer vervuiling en verbruik, maar minder ellende en gevaar in de buurt. Dat laatste weegt zwaarder.
- Doorgaand verkeer omleiden via Talmalaan. Talmalaan is naar mijn idee beter ingericht voor doorgaand verkeer. Parkeer garages buiten de stad, met goede aansluiting op bus/tram om zodanig verkeer in de stad te beperken.
- doorgaand verkeer omleiden, waardoor alleen nog bestemmingsverkeer
- Doorgaand verkeer proberen te weren en een alternatieve route aanbieden via bijvoorbeeld de Talmalaan en Draaiweg.
- Doorgaand verkeer via David van Mollemstraat en Talmalaan.
- Doorgaand verkeer zoveel mogelijk omleiden
- Doorgaande route om de wijk logischer aangeven, groene golf stoplichten verbeteren, beloning voor wie deze route neemt
- Doorgaandverkeer om laten rijden door een snellere aanvlieg route te maken. Door in deze straten de snelheid omlaag te brengen rijden mobiliteit graag om en blijft alleen het bestemmingsplan verkeer over.
- doorstroming van oudenoord via talmalaan naar kardonaal de jongweg verbeteren
- Doorstroom op de grachten verbeteren en stoppen met die korte tijd dat stoplicht aa gaat etc., kortom de maatreglren die zijn ingesteld om lucht de luchtkwaliteit te verbeteren
- Duidelijk andere route aangeven. Doodlopend maken vanaf een bepaald punt.
- duidelijke borden vanaf kardinaal de jong weg die ' begeleiden' naar de oude noord + daarbij een tijdsbesparing als je die begeleide route neemt. Vergelijkbaar met de borden groene golf bij 50.
- Een andere route
- Een andere route aantrekkelijker maken. Of een fietstraat maken, zodat het onaantrekkelijk is om via deze weg naar oude noord te komen
- Een betere omleiding via de weg die parallel aan de merelstraat loopt
- Een betere verbinding tussen oost en west. Nu is dat alleen mogelijk via oudenoord of via de marnixlaan. omdat de marnixlaan langer duurt en en de zijwegen van de a'damsestraatweg zijn afgesloten is het logisch dat velen wachten in de genoemde straten
- een duidelijke doorgaande route. Onderscheid tussen bewoners en doorgaand verkeer. Zelf moet ik nu veel door de wijk rijden omdat stukje weersingel oz en wittevrouwensingel niet op elkaar aansluit. (stukje bij de brug).
- Een goede alternatieve route mogelijk maken
- Een groot gedeelte gaat vanaf de kardinaal de jongweg via adelaarstraat en hopakker naar de binnenstad. Dit verkeer zou gestimuleerd moeten worden om via de talmalaan te rijden. Dit is tevens voor doorkruisend verkeer naar de oudenoord sneller
- Een hoofdstraat maken voor het autoverkeer en in de rest van de straten ontmoedigen (30km/u, eenrichtingsverkeer, bestemmingsverkeer, etc)
- Een knip in de straat maken. Verkeer dat van kardinaal de jongweg komt, bij merelstraat weer terugleiden naar draaiweg/talmalaan. Verkeer dat van kaatstraat komt leiden naar hopakker. Doorgaand verkeer dus fysiek onmogelijk maken.
- Eenrichtingsverkeer en een soort ring rondom maken waardoor auto,s makkelijker via de kardinaal de jongweg via de oudenoord op de plaats van bestemming komen

- Eenrichtingsverkeer in te voeren, weer verkeer van/naar de Kardinaal de Jongweg via Ingenhoutzstraat EN meer verkeer via de Talmalaan leiden de stad in. Momenteel wordt er door de Antonius Mattheuslaan onevenredig veel verkeer geleid!
- Eénrichtingsverkeer maken of omleiden via de Draaiweg.
- Eénrichtingsverkeer op (een deel van) de route Kaatstraat - Anthonius Mattheuslaan, zodat het doorgaande verkeer meer via Oudenoord, Draaiweg, Talmalaan en Kardinaal de Jongweg rijdt.
- Eenrichtingsverkeer tussen Koekoekstraat en Griftpark omkeren. Dan is er een alternatief voor de Adelaarstraat
- Eenrichtingsverkeer, deze wegen onderbreken door de weg anders te lijden, doodlopend maken of de weg alleen naar het doel lijden of terug lijden naar de hoofdweg
- Eenrichtingsverkeer in Pieter Nieuwlandstraat voor verkeer vanaf Kardinaal de Jongweg naar het centrum. Alles is dan nog bereikbaar maar het wordt rustiger. Het meeste verkeer (en snelste) is vanaf Willem van Noortstraat via PNL naar de Kard Jongweg
- Eerste deel PIeter Nieuwland, gezien vanaf de Willem van Noorf straat eenrichtingsverkeer maken. Bewoners kunnen dan via de Pn de wijk uit. Doorgaand verkeer moet via mattheusIN
- Er een fietsstraat van maken zoals in de Merelstraat, hoewel ook hier soms gevaarlijk hard gereden wordt. Doorstroming op de doelwegen te bevorderen.
- Er gaat heel veel verkeer van de Willem van Noortstraat de Pieter Nieuwlandstraat in om naar de Kardinaal de Jongweg te gaan. Door dit af te sluiten lijkt mij dat dit helpt om het gros gewoon te laten rijden via Talmalaan/Kardinaal de Jongweg
- Er rijdt veel verkeer van en naar Overvecht door de straat. Dat verkeer gaat vaak naar de stad. Het zou een idee zijn om veel meer in te zetten op de route over de Talmalaan, of over de route vanaf de Kardinal de Jongweg naar de Blauwkapelseweg.
- Er zijn andere verbindingswegen die eveneens kunnen worden benut voor personenvervoer. Met name zware bussen en vrachtwagens veroorzaken overlast. Bussen elektrosch maken, vrachtwagens niet toestaan.
- Gebruik vd Kardinaal de JOngweg aantrekkelijker maken. Misschien toch weer harder rijden daar en eventueel verbreden/extra baan?
- -Gemeente investeren in mobiliteit van de toekomst: Carsharing/huren via gemeentelijk platform, zodat niet iedereen meer een eigen auto heeft staan.-doorgaand verkeer omleiden en niet door de adelaarstraat laten rijden. -centrum van Utrecht autovrij
- Gewoon die auto's omleiden. Waarom moet dat door een woonwijk??
- goede afvoer route van centrum naar kardinaal de jong maken, zodat de wijk niet wordt belast. In principe is de Talmalaan breder van opzet dan de Adelaarstraat, de kruising Oudenoord met draaiweg zou verbeterd moeten worden.
- Google vragen of ze deze route uit hun navigatieadvies willen halen; iedereen wordt nu via de Pieter Nieuwlandstraat naar de Kardinaal de Jongweg gestuurd. Mijn andere suggestie om een echt plein van het Willem van Noortplein te maken.
- Groene golf vanaf Oudenoord naar Eykmanplein en v.v.
- Grotere wegen betere doorstroom regelen
- het auto verkeer vanuit het centrum niet via (o.a.) de koekoekstraat laten lopen maar omleiden via begaanbare/ruimere wegen
- Het doorgaande verkeer via draaiweg laten rijden. Het aantrekkelijker maken om via de draaiweg te rijden oid

- Het gaat volgens mij eerder mis dan op deze straten zelf: het is nu bij de kruising bij de Oudenoord bijvoorbeeld te aantrekkelijk om ri Adelaarstraat naar de Kardinaal de Jongweg te rijden: andere routes staan niet aangegeven én duren langer.
- Het rijden over de kardinaal de jongweg/oude noord aantrekkelijker maken, zodat de winst van binnendoor rijden kleiner wordt. Miss 1 richting verkeer?
- Ik weet niet of dat kan maar: zorgen dat navigatiesystemen deze route niet kiezen
- Ipv van over de Pieter Nieuwland het verkeer leiden via juliusstraat
- Kunnen zij niet via draaiweg?
- Lagere snelheden afdwingen waardoor doorgaand verkeer de route via Kardinaal de Jong - Talmalaan - Draaiweg - Oudenoord neemt.
- Lagere snelheid waardoor route Oudenoord - Draaiweg - Talmalaan - Kardinaal de Jongweg relatief sneller wordt.
- lastig, breng alternatieve route via Talmalaan/Draaiweg/Oudenoord meer onder aandacht. Drempels kunnen bijdragen aan het afnemen van verkeer
- Laten omrijden via de singel en de overige wegen om de stad.
- Los de eindeloze wachttijden voor auto's bij het station, de amsterdamse straatweg, de draaiweg en de weerd singel een keer op. Dat zou de druk erg verlichten, want dan zullen mensen minder doorsteken door onze buurt.
- Maak doorgaande routes aantrekkelijker met meer rijstroken, kortere wachttijd stoplichten. Vooral NIET de Kardinaal de Jongweg versmallen!
- Maak een eenduidige stadsring/binnenring. Er zijn andere routes naar Oudenoord.
- Maak een hoofdaansluiting bv. via de Talmalaan (maw maak gebruik van de grote doorgaande wegen).
- Maak een knip, geen doorgaande weg meer. Auto's kunnen dan via een andere route waar meer ruimte is.
- maak het voor auto's minder aantrekkelijk om deze route te nemen, of maak andere route aantrekkelijker
- maak sneller rijden naar kardinaal de jong weg mogelijk via de route buiten de wijk om
- Meer verkeer leiden door de oudenoord richting kardinaal de jongweg, niet het verkeer de kaatstraat in sturen
- Meer verkeer over andere wegen bijvoorbeeld langs de draaiweg
- meer verkeer over de Draaiweg - Talmalaan richting Kardinaal de Jongweg,
- meer verkeer proberen te ontsluiten via draaiwe / talmalaan. Ik ben zelf bewoner van de vogelenbuurt met auto:MAATREGELEN MOGEN DOORSTROOM NIET HINDEREN! PLAN STADBOULEVARD-KARDINAAL DE JONGWEG SCHRAPPEN. N230 VERBETEREN/VERBREDEN
- Meer verkeer richting Kardinaal de Jong via Oude Noord en Talmanlaan leiden.
- Meer via de kardinaal de Jongh laten doorstromen, waardoor vooral bestemmingsverkeer deze route zal nemen
- Meer via de ring naar Overvecht. Naar amsterdamsestraat weg.
- Meer via kardinaal de jongweg
- Meer via wegen als de talmalaan. En daar betere doorgang creëren door minder stil te staan voor stoplichten etc. Wellicht tunnel of fly-over? De stoplichten rond de kardinaal de jong weg gaan heel traag en kosten veel tijd.
- Meer wegen openstellen voor autoverkeer
- Minder aantrekkelijk maken om te doen (dus meer controle, minder snelheid), andere routes aantrekkelijker maken waar meer verkeer kan. Dit is een druk leefgebied wat geen doorkruisroute moet zijn

- minder stoplichten in de alternatieve hoofdroute, de w van noortstraa-pnieuwlandt route scheelt momenteel 3 stoplichten
- Naast een verlaging van de maximumsnelheid zou het gestimuleerd moeten worden om de auto's, die een short cut door de stad willen nemen, te laten rijden via de Kardinaal de jongweg. Hier zitten de wijken niet direct aan de weg.
- niet via de adelaarstraat laten gaan, maar via kardinaal de jong en dan via de Talmalaan
- Om de wijk heen lijden
- om laten rijden over ringweg. Als je het autorijden in deze straten minder aantrekkelijk maakt voor doorgaand verkeer (30 km zone oid) zal men vanzelf een betere/snellere route kiezen via ring?
- Om laten rijden via Talmalaan
- Omleiden
- Omleiden langs andere route. Dit geeft veel gevaarlijke situaties
- omleiden naar een andere route
- Omleiden via blauwkapelse weg
- Omleiden via de Kardinaal de jongweg via de Talmalaan
- omleiden via de Talmalaan
- Omleiden via de talmalaan en zo rechstreeks op de kardinaal de jongweg. Doordat Paardenveld al een knelpunt is geworden kan dit er makkelijk bij. het afwaarderen van de Goylaan is ook een goed voorbeeld
- Omleiden via een ringweg, en zorgen dat deze goed doorstroomt.
- omleiden via oude belastingkantoor route
- omleiden via Sartreweg
- Omleiden via Talmalaan/Draaiweg of via Brilledreef-Marnixlaan-Royaards vd Hamkade
- Omleiden, enkel openstellen voor bestemmingsverkeer
- Omleiden. Behalve voor bewoners.
- Omleiding of een richtingsverkeer of stoplichten
- Omrijden via de Draaiweg - Oudenoord. Dan wordt er niet dwars door de woonwijk gereden en qua tijd maakt dit nauwelijks verschil.
- Omrijden via rode loper en kardinaal de jong, maar dan moet het niet vast staan
- Omroute maken
- Onaantrekkelijk maken door bv inrichting en drempels, weerztand inbouwen. Alternatieve routd via draaiweg aantrekkelijker maken.
- Ontmoedigen door drempels/eenrichting + aantrekkelijk maken om gebruik van doorgaande routes die geschikter zijn voor autoverkeer zoals de Talmalaan
- Oudenoord en Bemuurde Weerd weer als snelle route de stad uit openstellen en op de Kardinaal de Jongweg de capaciteit vergroten! en niet versmallen dus. En minder hoogbouw in centrum= minder verkeer...!
- Oudenoord en Weerdsingel niet verkeersluw maken. verkeer via Talmalaan en Antonius Matthaeslaan laten lopen. Bij kruising oude Noord of richting Weerdsingel of richting zuilen.
- Pas de (tussen)wegen in de buurt aan naar 30km, groen (bakken/extra bomen) en fietsvriendelijk, zodat het verkeer eerder de doorgaande wegen neemt (zoals via oudenoord/David van Mollemstr).
- Plaats borden met vermelding alternatieve routes; maak straatinrichting onaantrekkelijk voor doorgaand verkeer (d.m.v. 30 km zone, wegversmalling, veel zebrapaden). Veel beter openbaar vervoer, autodelen etc

- Rest van de stad auto vriendelijker maken
- Ring voor het centrum maken, flitsers plaatsen
- Ringweg aan de noordzijde van Utrecht afmaken, zodat autoverkeer minder snel keuze maakt om door Utrecht te gaan.
- ringweg; kardinaal de jong, richting oudenoord buitenom. evt willem van noort straat eenrichtingsverkeer stad uit? /doodlopend tot molen?
- Route kardinaal de jong naar centrum duidelijker maken, doorgaand verkeer minder aantrekkelijk maken door snelheidslimiet
- Route minder aantrekkelijk maken met drempels en lagere snelheid, alternatieve routes verbeteren
- route minder interessant maken, bijvoorbeeld met bloembakken op de straat, smallere wegen, evt een knip of knijp. Doorstroming kardinaal de jonge - talmalaan - draaiweg verder verbeteren
- Route omleggen voor doorgaand verkeer via Draaiweg, Loevenhoutsedijk of Brilledreef en dan uiteindelijk de Einsteindreef
- Route over Oudenoord aantrekkelijker maken
- Route richting station waar het nu afgeknepen is beter bereikbaar maken. Bij Weerdsingel westzijde..
- Route Talmalaan gunstiger maken en alle genoemde straten 30 km zone maken
- Route via draaiweg stimuleren dmv beter rijgemak. Flitspalen om de route via Willem van Noortstraat onaantrekkelijker te maken voor hardrijders (naar mijn mening de meest storende groep ivm geluidsoverlast en veiligheid).
- -Routes aan de rand van votulast stimuleren, zoals Kleine Singel- Blauwkapelseweg- Kardinaal de Jongweg. -Rijden door de wijk minder aantrekkelijk maken, door markering als 30-km zoneen specificeren 'geen doorgaand verkeer
- Sluipdoorroute ontmoedigen (zorgen dat het niet sneller is) en door goede alternatieven te bieden.
- Sluipverkeer omleiden, alleen bestemmingsverkeer toegang verlenen, gehele route dermate vertragen dat route niet meer interessant is, streng handhaven op snelheid, bij alle routebegeleiders (bijv. TomTom) aangeven dat dit geen doorgaande route is
- snelheid verminderen voor Antonius Matthaeslaan, Willem van Noortstraat, Adelaarstraat en dan hopelijk dat stuurt rijders naar andere routes.
- Sneller route om de buurt
- Snellere route creëren over rand wegen. TomTom zal dan die route advieseren. Verkeer door de buurt frustreren is dan een oplossing. De tijdwinst is nu 20 minuten komende uit west
- Sterk ontmoedigen en vooral voor snellere alternatieven te zorgen. Bijv: digitale borden waarop staat dat deze route erg druk is momenteel, met een alternatief.
- Stimuleer auto's gebruik te maken van de route rondom de binnenstad, via cartesiusweg etc.
- Stimuleer autoverkeer om over de talmalaan te gaan ipv binnendoor
- stimuleren alleen bestemmingsverkeer de wijk in en doorgaand verkeer zoveel mogelijk omleiden via de hoofdroute k de Jongweg, Talmalaan
- Stimuleren dat de draaiweg gebruikt ipv adelaarstraat Verkeerslichten toevoegen (schrikt ook af) Drempels Zijwegen voorrang geven. Woonwijk maken
- Stimuleren niet door de stad te gaan maar via de rondweg/ snelweg
- Stimuleren om de wijk heen te rijden (Talmalaan).

- Stuur over de talmalaan en de kardinaal de jongweg
- Stuur ze via singel, of via oudenoord. Maar nog beter, goeie parkeer gelegenheden bij, bv van liefland laan. En daar een snelle, regelmatige bus verbinding naar het centrum. ( en ov fietsen daar neer zetten)
- Toe- en doorstroom van en naar het centrum meer via grotere doorgaande wegen aantrekkelijk maken (zoals Oudenoord), bv door snelheid op votulast te verlagen naar 30km/uur, minder stoplichten of betere groene golf systeem op die grotere wegen.
- Uitvoerwegen naar snelwegen makkelijker en sneller bereikbaar maken, bij. via rondwegen bovenlangs Overvecht, Waterlinieweg
- Vanaf de stad mensen sneller de Draaiweg/Talmalaan indwingen. Is meer doorgaand en veiliger door de verkeerslichten. Andersom, richting de stad wordt dat moeilijker.
- Veel auto's kiezer ervoor om via de Adelaarstraat naar oudenoord te reizen ipv aan het eind van de de kardinaal de jongweg links te gaan. De automobilisten zouden meer gestimuleerd kunnen worden (snellere soorsrtoom) om de kardinaal uit te rijden
- Verbeteren aansluiting groene golf Kardinaal de Jongweg met Talmalaan/Draaiweg, zodat auto's in 1 vloeiende beweging naar de Oudenoord kunnen, om de wijk heen dus. Daarnaast een realistische route van Oudenoord naar Amsterdamsestraatweg.
- verbetering aansluiting van kardinaal de jweg naar de oudenoord. Via de kardinaal de jweg en niet via de genoemde straten.
- Verbindingswegen tussen stadsdelen blokkeren. Doorgaand verkeer via rondwegen ( zie Gent en ,deels, Groningen).
- verkeer afvoeren via overvecht
- verkeer eerder omleiden naar de kardinaal de jongweg (al vanaf de brug bij oudenoord) en dan alleen bestemmingsverkeer, fietsers en OV toe te laten.
- Verkeer meer om de stad heen leiden om van oost naar west of noord naar zuid te komen. Dus ook de kardinaal de jongweg minder aantrekkelijk maken voor verkeer anders dan bestemmingsverkeer.
- verkeer meer via de Talmalaan en de Draaiweg leiden en het aantrekkelijker maken om daar langs te rijden, bijvoorbeeld door de rotonde te vervangen door een ander type kruising en de kruising met de stoplichten bij de Kruidvat anders in te richten
- Verkeer naar oudenoord leiden via de talmalaan. De route naar de amsterdamsestraatweg zoveel mogelijk belemmeren en omleiden via de brailledreef
- Verkeer omleiden zodat deze wijk geen doorgaand verkeer meer hoeft te verwerken
- verkeer omleiden,
- Verkeer omleiden. Wat mij betreft de Adelaarstraat een fietsstraat maken, of alleen bestemmingsverkeer, of minder aantrekkelijk maken voor auto's om hier doorheen te scheuren door verkeersdrempels en meer ruimte voor fietsers en meer oversteekpunten
- Verkeer scheiden. Door het doorgaande verkeer op natuurlijkere wijze over 1 route te laten verplaatsen en al het overig verkeer (fietsers, voetgangers, ed) meer rechten te geven in de overige routes (fiets-straten maken etc).
- Verkeer vanuit het centrum niet via de koekoekstraat naar de adelaar laten rijden.
- Verkeer via de Kardinaal de Jongweg en de Talmalaan naar de Oudenoord laten rijden.
- Verkeer via Oudenoord leiden
- Verkeer via oudenoord/ draaiweg stimuleren en via adelaarstraat ontmoedigen.
- Verkeer zou ook via Oudenoord naar de stadsring kunnen worden geleid.

- verkeersader ingenhousstraat weer openstellen voor bijvoorbeeld busvervoer richting overvecht waardoor de drukte op de Antonius matthaeuslaan verminderd wordt. verkeersroute talmalaan draaiweg aantrekkelijker maken voor vogelenbuurt
- verplichten over de Talmalaan te rijden i.p.v door de buurt. zo vreselijk ver is dat niet om voor een auto
- Versmalling van de autorijbaan waardoor het een 'onprettige' route wordt om te kiezen. Hierdoor wordt het bestaande alternatief (kardinaal de Jongweg) automatisch aantrekkelijker.
- Via de draaiweg laten gaan. Een soort binnenstadzone instellen die alleen voor bestemmingsverkeer is
- Via de Draaiwerk/David van Mollemstraat
- Via de Talmalaan laten rijden naar centrum.
- Via de Talmalaan.
- Via kardinaal de jongweg laten rijden. Er zijn andere routes, vanaf zou je niet meet op de willen van noort moeten kunnen komen bijvoorbeeld. En via de monicabrug niet meer de adelaarstraat in.
- Via Oudenoord
- via Talmalaan laten rijden.
- Vogelenbuurt ook kunnen verlaten via singel/Blauwkapelseweg, Biltstraat weer 2-richtingsverkeer, route ontmoedigen, zowel Pieter Nieuwlandstraat als Ingenhouszstraat eenrichtingsverkeermaken, dwz niet via deze straten staduitwaarts.
- Voor doorgaandverkeer wat dus niet in de wijk hoeft te zijn, misschien een betere verbinding tussen oudenoord en k. De jongweg via de rode brug en loevenhoutsedijk.
- Voor niet bestemmingsverkeer zorgen dat het aantrekkelijk is om ergens anders te rijden
- Voordelen van andere routes aangeven. Andere routes aantrekkelijker maken.
- Voorlichting geven aan alle passerende automobilisten en ze concrete alternatieve routes aanreiken. Aan doorgaande automobilisten uitleggen dat ze voor overlast zorgen.
- weg Kardinaal de Jong, Oudenoord beter benutten. Die weg is beter geschikt en wordt nu onvoldoende gebruikt. de capaciteit van die weg wordt onvoldoende gebruikt.
- Wegafsluiting tov brug Vanaf kaatstraat alleen naar rechts de oudenoord op 30 km/u met traject controle. Het alternatief kardinaal de jongweg draaiweg promoten
- wegwerkzaamheden cartesiusweg afronden/beter omleiden. weerd westzijde 1 richtingsverkeer maken (lijkt het nu al op aangezien er maar 1 rijbaan lijkt te zijn). wijde begijnestraat enkel voor bevoorraden winkels en fietsers.
- wellicht door het autoverkeer om te laten rijden via de Kardinaal de Jongweg en Amsterdamsestraatweg. Hoewel dit laatste ook een knelpunt voor het verkeer is.
- Wijkgebied maken tav snelheidslimiet,.Daarnaast alternatieve routes promoten en beter beschikbaar maken
- wild idee: nieuwe weg langs spoort tussen Allendeplein en Oudenoord en dan doorgaand verkeer afsluiten bij bestaande brug over Vecht? Verder moeten de straten ogen als woonwijk, niet als doorgangstraat. Gaan ze vanzelf rustiger rijden of omrijden.
- zie vorige antwoord; door verkeerssnelheid omlaag te brengen op deze route gaat doorgaand verkeer eerder hoofdverkeersaders als de Talmalaan gebruiken. Dat kan wellicht worden gestimuleerd met bebording en voorkeursroutes in google-maps?
- Zoals ik al in mijn vorige vraag aan gaf: de auto's vanaf Oudenoord een andere route laten rijden!

- zolang het sneller is om via deze straten af te snijden, zal autoverkeer deze route kiezen. Mensen (en hun auto) zijn als water, ze kiezen de snelste weg. Als het niet sneller is, zal het verkeer minder worden.
- Zorg dat auto's via de Talmalaan/Draaiweg rijden (dat doenik zelf ook) bv door de gem snelheid omlaag te brengen
- Zorg dat deze route langzamer wordt dan het gewenste alternatief
- Zorg er voor dat deze route veel trager is dan via de Oudenoord- Talmalaan. Stoplichten bij de molen veel langer rood. Bij WvNoortplein , bij de AH, een baan breed maken
- Zorg ervoor dat de snelheid naar beneden gaat, zodat de andere route sneller wordt.
- Zorg voor een goede doorgang langs het spoor over de vechtbrug. Behalve dat zie ik geen reden waarom er veel verder omgeden zou moeten worden.
- zorgen dat de snelheid noodgedwongen drastisch naar beneden gaat, tomtom vragen om deze route uit de planner te halen, betere wegbewijzing voor verkeer van buiten, zoals vrachtwagens voor bevoorrading van de binnenstad
- Zorgen dat er een andere doorgaande route komt; draaiweg bv. Eenrichtingsverkeer, drempels, camera's,
- Zorgen dat het alleen toegankelijk is voor bewoners en dat er geen aansluiting meer is voor doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer opleiden via andere wegen



## Eenrichtingsverkeer

- - Er een fietspad van maken waar de auto te gast is. - De Pieter Nieuwlandstraat zou wat mij betreft een eenrichtingsweg moeten worden vanaf de Shell aan de Kardinaal de Jongweg waardoor de verkeersdrukke afneemt. - meer 1-richtingsverkeer in verschillende straten - verkeerslichten voor auto's langer op rood (ontmoedigen) - 30 km zone instellen en actief controleren (idem scooters etc)
- 1 richting verkeer en een betere doorstroom van de omliggende wegen
- 1 richtingsverkeer al vanaf oudenoord....
- 1 richtingsverkeer de straten uit richting Kardinaal de jongweg en verkeer omleiden via talmalaan richting oudenoord. Verder meer hoge drempels! 30km zone inrichten en flitskasten
- 1 richtingsverkeer weg van maken de stad in. Stad uit kan via de Oudenoord. Bussen wel de mogelijkheid geven om vanaf de stad de Kaatstraat en Adelaarstraat op te rijden.
- Afsluiting/knip 30 kilometer per uur zones 2) 1-richtingsverkeer naar Willem van Noortplein toe (vanaf de kant van de shell) 3)Aantrekkelijker maken officiële route om de wijk heen
- 1-richtingsverkeer in de adelaarstraat en anth matheus. Kan allemaal beter via talmalaa
- Adelaarstraat, kaatstraat 1 richting maken. Gebied alleen voor bestemmingsverkeer
- afsluiten, eenrichtingsverkeer, stoplichten fietsstraat enz
- Ant Matt -> Kard de jong -> Pieter Nwd allemaal eenrichtingsverkeer (rechtsom op de kaart. paaltjes in het midden kunnen weg.) Meer verkeer via Talmalaan en Draaiweg van/naar Oudenoord en Kardinaal de Jongweg
- Betere doorstroming kardinaal de jongweg. 30km zone van gebied maken, deels eenrichtingsverkeer
- Bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer van de Oudenoord naar de kardinaal de Jongweg. De alternatieve route via de Draaiweg en Talmalaan verbeteren.
- bussluis en geleiden verkeer in de adelaarstraat, eventueel met voorkomen van keren door eenrichtingsverkeer in de zijstraten.
- De Draaiweg wordt nu gebruikt als sluiproute om van de Noordelijke binnenstad via Koekoekstraat en Adelaarstraat richting Talmalaan->Overvecht te rijden. Maak van de Draaiweg een verkeersluwe 30km weg met eenrichtingsverkeer richting Adelaarstraat.
- De Merelstraat omdraaien. De stad in lukt prima maar er uit kan alleen via de Noordstraat
- Door b.v. alleen bestemmingsverkeer toe te laten. Één-richtingsverkeer van te maken. Geen fietsstraat zo als op de maliebaan, Dit is te gevaarlijk voor fietsers.
- Door de Pieter Nieuwlandstraat eenrichtingsverkeer te maken, vanaf de kardinaal de jonge richting het Willem van Noortplein, dan is het minder aantrekkelijk om vanuit de stad de adelaarsstraat te nemen om de stad uit te rijden.
- Door de smalle wegen is het lastig soms een auto te passeren in de Zijwegen. Eenrichtingsverkeer zal bijdragen
- Door de straat monder auto vriendelijk te maken (bijv als de singel) en er duidelijk een fiets en loop straat van te maken. Verder helpt eenrichtingsverkeer vaak
- door het uitsluitend bestemmingsverkeer te maken met een stevige controle er op. en misschien wel gewoon een richtingsverkeer. M.a.w de knip i.p.v. geknijp.
- Door laten gaan van het voorstel van de Wijkraad om een proef van drie maanden te houden voor eenrichtingsverkeer in de Pieter Nieuwlandstraat.
- Drempels, omgekeerde eenrichtingsweg, fietsstraat

- Een fietsstraat met bijv. eenrichtingsverkeer in de 5 genoemde straten (als in de Kievitstraat) is een goed idee. Handhaving op eenrichtingsverkeer is wel essentieel. Extra obstakels plus versmalling weg is ook een goede (extra oplossing).
- Een hoofdstraat maken voor het autoverkeer en in de rest van de straten ontmoedigen (30km/u, eenrichtingsverkeer, bestemmingsverkeer, etc)
- Een richtingstraten invoeren + versmalling.
- één richtingsverkeer of fietsvriendelijke straat.
- Een richtingsweg voor Pieter van nieuwlandstraat
- Een richtingsverkeer tegen de spits in m'n op Pieter Nieuwlandstraat
- Een-richting verkeer maken van de Pieter Nieuwlandstraat Verkeerslicht maken aan het eind van de Pieter Nieuwlandstraat en knippen tov de Antonius Matthaeslaan Tankstation weghalen / alleen toegankelijk maken vanaf hoofdweg Flitsers + Dremfels
- Eenrichting verkeer vanuit de k. De Jongweg
- Eenrichtings verkeer Pieter Nieuwland van Shell richting AH. Vanaf de Kaatstraat een dosering systeem, om route om-aantrekkelijk te maken. Maak overal fiets straten van, met de auto als gast.
- Eenrichtings verkeer. Slingerweg maken met bloembakken Schuin parkeren. Rode fiets paden aan beide kanten Geen asfalt maar klinkers . Borden met rechts heeft voorrang
- eenrichtings verkeer/ bussluis /inrichten als woonstraat/ minder aantrekkelijk voor auto's maken door langzamer rijden
- Eenrichtingstraat in tegengestelde richting van verkeersstromen
- eenrichtingsverkeer
- Eenrichtingsverkeer
- Eenrichtingsverkeer
- Éénrichtingsverkeer & brede fietspaden
- Eenrichtingsverkeer , klinkers, bochten en versmallingen
- Eenrichtingsverkeer / bestemmingsverkeer
- Eenrichtingsverkeer de stad uit. En via talmalaan-draaiweg stad in
- Eenrichtingsverkeer en een soort ring rondom maken waardoor auto,s makkelijker via de kardinaal de jongweg via de oudenoord op de plaats van bestemming komen
- eenrichtingsverkeer en/of instellen van een knip ter hoogte van Weerdsluis (tussen kaatstraat-Adelaarstraat
- Eenrichtingsverkeer in te voeren, weer verkeer van/naar de Kardinaal de Jongweg via Ingenhoutzstraat EN meer verkeer via de Talmalaan leiden de stad in. Momenteel wordt er door de Antonius Matthaeslaan onevenredig veel verkeer geleid!
- eenrichtingsverkeer instellen met uitzondering van busverkeer.
- Eenrichtingsverkeer invoeren op bepaalde punten, doseerlichten elke straat een stoplicht om de kardinaal de jongere op te gaan. Dremfels want dat rijdt vervelend. Handhaven snelheid, de route wordt dan automatisch minder aantrekkelijk.
- eenrichtingsverkeer maken
- Eenrichtingsverkeer maken
- Éénrichtingsverkeer maken of omleiden via de Draaiweg.
- Eenrichtingsverkeer of weg afsluiten richting Oudenoord, zodat verkeer niet meer door kan rijden. Doceren helpt niet. Voor de bewoners is er altijd een weg om uit de buurt te komen.
- Éénrichtingsverkeer op (een deel van) de route Kaatstraat - Anthonius Matthaeslaan, zodat het doorgaande verkeer meer via Oudenoord, Draaiweg, Talmalaan en Kardinaal de Jongweg rijdt.

- Eenrichtingsverkeer Pieter Nieuwland (auto als gast op fietspad), van Shell naar AH. Hierdoor geen sluipverkeer meer. Willem van Noort en Matthaesuslaan alleen stad uit.
- Eenrichtingsverkeer PN straat, alleen toegang bestemmingsverkeer, minder aantrekkelijk maken toegang KDJ weg, Tomtom contacten omdat dit als kortste route automatisch wordt gekozen
- Eenrichtingsverkeer richting KdeJweg in combinatie met Talmalaan
- Eenrichtingsverkeer stad uit via adelaar/noortstraat, er in via talmalaan. Bestraten en vrijliggend fietspad. Zorgen dat auto nergens gas kan geven boven 30 of 50.
- Eenrichtingsverkeer tussen Koekoekstraat en Griftpark omkeren. Dan is er een alternatief voor de Adelaarstraat
- eenrichtingsverkeer!
- Eenrichtingsverkeer, deze wegen onderbreken door de weg anders te lijden, doodlopend maken of de weg alleen naar het doel lijden of terug lijden naar de hoofdweg
- Eenrichtingsverkeer, handhaven, oversteekpunten en auto te gast. Duidelijker aangeven wat de max snelheid is en een stoplicht!
- eenrichtingsverkeer? fietssnelweg
- Eenrichtingsverkeer. Snelheid aanpassen
- Eenrichtingsverkeer Gebruik als sluiproute van de Oudenoord naar Kardinaal de Jongweg onaantrekkelijk of onmogelijk maken
- Eenrichtingsverkeer in Pieter Nieuwlandstraat voor verkeer vanaf Kardinaal de Jongweg naar het centrum. Alles is dan nog bereikbaar maar het wordt rustiger. Het meeste verkeer (en snelste) is vanaf Willem van Noortstraat via PNL naar de Kard Jongweg
- Eenrichtingsverkeer kaatstraat/adelaarstraat
- Eerste deel PIeter Nieuwland, gezien vanaf de Willem van Noort straat eenrichtingsverkeer maken. Bewoners kunnen dan via de Pn de wijk uit. Doorgaand verkeer moet via mattheuslaan
- Fietsstraat, obstakels op de weg, eenrichtingsverkeer, snelheid met snelheidscontroles.
- Gedeeltelijk eenrichtingsweg
- Helemaal, of delen eenrichtingsverkeer maken. en handhaven daarop
- Het de automobilist moeilijker maken. Drempels. Eenrichtingsverkeer
- Het rijden over de kardinaal de jongweg/oude noord aantrekkelijker maken, zodat de winst van binnendoor rijden kleiner wordt. Miss 1 richting verkeer?
- het verkeer in de kaatstraat weer een richting maken
- In de PN-straat éénrichtingsverkeer maken vanaf Kardinaal de Jongweg
- Kaatstraat eenrichtingsverkeer maken
- Kaatstraat tot molen alleen voor bussen en fietsers, (of 1 richting voor auto's Kaatstraat) Met hoofdbaan voor fietsers en bredere voetpaden. Bewoners gebruiken K de Jongweg als uitvalsweg, hierdoor is doorgang Kaatstraat met auto voor hen overbodig.
- Kaatstraat weer eenrichtingsverkeer. Vanaf de stad niet meer de Kaatstraat in. Snelheid beperkende maatregelen.
- kaatstraat weer eenrichtingsverkeer maken, vanaf de stadkant niet meer erin.
- Lastige vraag. Ontmoedigen om door de Adelaarstraat te rijden is een eerste optie. De maatregelen die ik eerder voorstelde kunnen daartoe m.i. zeker bijdragen. Een andere optie is het instellen van éénrichtingsverkeer.
- Maak de Pieter Nieuwlandstraat en Anthonius Matthaesuslaan eenrichtingsverkeer. Pieter Nieuwlandstraat richting Kardinaal De Jongweg en Anthonius Matthaesuslaan richting Willem van Noortplein

- maak eenrichtingsstraten.
- Maak er fietsstraten van (auto is gast), P. Nieuwlandstraat eenrichtingsverkeer maken richting W. van Noortplein of inrit W. Van Noortplein naar P. Nieuwlandstr. ontmoedigen, Ingen Houszstraat meer verkeer laten opnemen (beter verdelen)
- Maak er eenrichtingsverkeer van in de spits
- Maak het onaantrekkelijk voor. Het doorgaand verkeer, door slimme combinatie van maatregelen: max snelheid verlagen, eenrichtingsverkeer omdraaien, drempels, stoplichten, alleen bestemmingsverkeer toelaten
- Meer drempels wegversmallingen en snelheid naar 30 km per uur. Eenrichtingsverkeer
- Meer eenrichtingsverkeer waardoor op straat als Pieter Nieuwlandstraat meer ruimte komt voor fietsers en veiliger wordt
- Meer eenrichtingsverkeer, sluiproutes verminderen
- meer eenrichtingswegen maken. Bijvoorbeeld de Hopakker, welke als verbindingsweg van en naar de stad wordt gebruikt.
- Milieuzone, eenrichtingsverkeer
- Misschien eenrichtingswegen maken
- Net als vroeger kaatstraat weer 1 richtings verkeer
- Omleiding of een richtingsverkeer of stoplichten
- Ontmoedigen door drempels/eenrichting + aantrekkelijk maken om gebruik van doorgaande routes die geschikter zijn voor autoverkeer zoals de Talmalaan
- Pieter Nieuwland 1 richting maken. Dan moet iedereen eerder de kardinaal de Jong op
- Pieter Nieuwland straat eenrichtingsverkeer verkeer maken, alleen richting centrum.
- Pieter Nieuwlandstraat 1 richtingsverkeer maken (vanuit richting Kardinaal de Jongweg)
- Pieter Nieuwlandstraat autos alleen vanuit de Kardinaal de Jongweg toe staan - Eenrichtingsverkeer.
- Pieter Nieuwlandstraat eenrichtingsverkeer maken richting het centrum en Antonio Matteuslaan als uitvalsweg gebruiken. Route Draaiweg-Talmalaan meer laten gebruiken.
- Pieter Nieuwlandstraat eenrichtingsverkeer maken van tankstation naar AH
- Pieter Nieuwlandstraat eenrichtingsverkeer, geen inrij mogelijkheid vanaf Willem van noortstraat
- Reden voor sluijverkeer dient worden aangepakt (sluijroute via PN-straat is korter volgens navigatie dan hoofdroute Talmalaan). Dit kan door éénrichtingsverkeer PN-straat vanaf Shell (en IH-straat) of het plaatsen van knips tbv bemoedigen hoofdroute
- Rekening rijden voor niet bewoners en meer 1-richtingsverkeer zodat de pijn wordt verdeeld over de straten. Bijvoorbeeld. Via Talmalaan de stad in en via Kaatsers. Adelaarstr. W v noordstraat en als matthaeuslaan de stad uit of vv
- rijrichting beperken
- Rijrichting wittevrouwensingel omdraaien. Rijrichting koekoekstraat omdraaien. Rijrichting Kievitstraat omdraaien. Adelaarstraat etc in de spits eenrichtingsverkeer maken oid
- ringweg; kardinaal de Jong, richting oudenoord buitenom. evt willem van noort straat eenrichtingsverkeer stad uit? /doodlopend tot molen?
- Slim eenrichtingsverkeer inrichten, maar ook de gewenste doorstroom verbeteren
- stoplichten, eenrichtingsverkeer
- Toegang verminderen door straten éénrichtingsverkeer te maken.
- Uitgaand verkeer vanaf Oudenoord via Draaiweg naar K. de Jongweg Doorgaand verkeer vanuit West voorkomen Eenrichtingsverkeer

- wegwerkzaamheden cartesiusweg afronden/beter omleiden. weerd westzijde 1 richtingsverkeer maken (lijkt het nu al op aangezien er maar 1 rijbaan lijkt te zijn). wijde begijnestraat enkel voor bevoorraden winkels en fietsers.
- Willem van Noortplein een richting maken
- Zie vorig antwoord: drempels/plantenbakken/versmalling/1 richtingsverkeer maken van Pieter Nieuwlandstraat
- Zorg dat het lastiger wordt om rondjes te rijden van bovengenoemde wegen naar het centrum.door meer 1richtingswegen te creeren. Bijv draaiweg naar adelaarstraat en hopakker
- Zorgen dat er een andere doorgaande route komt; draaiweg bv. Eenrichtingsverkeer, drempels, camera's,

### 30 km zone

- - meer 1-richtingsverkeer in verschillende straten - verkeerslichten voor auto's langer op rood (ontmoedigen) - 30 km zone instellen en actief controleren (idem scooters etc)
- 30 kilometer zone maken en verbod op vrachtverkeer.
- 30 km per uur restrictie? Betere omleiding?
- 30 km weg van maken. Tolweg voor niet buurtbewoners.
- 30 km zone
- 30 km zone en minder verkeer per stoplicht doorlaten en juist meer een groene zone maken bij de andere ontsluitings wegen.
- 30 km zone maken
- 30 km zone met verkeersdrempels
- 30 km zone met wegversmalling. Vooral in de bocht adelaarstraat naar Willem van Noortstraat wordt hard gereden. Verkeer van rechts voorrang geven kan helpen in combinatie met snelheidsdrempels.
- 30 km zone, evt verkeerslichten bij willem van noortplein, in de spits altijd aan anders als voetgangerslichten. Handhaving blijft het probleem. Zie vaak auto's door rood rijden bij Juliusstraat.
- 30 km zone. Ook het alternatief aantrekkelijker maken zou kunnen werken. Jammer dat de knip niet is doorgevoerd. Verder zou de Pieter Nieuwland straat en misschien ook de Matthaesuslaan eenrichtingsverkeer kunnen worden.
- 30 km zone. Dan kiest men mogelijk een andere (snellere) route. Vb via draaiweg.
- 30 km, meer drempels
- 30 km/u en handhaven
- 30km en goed controleren
- 30km max snelheid
- 30km zone met drempels, of autolowe straat a-la van humboldtstraat. Of passeerblokkades.
- 30km zone van maken icm meer zebrapaden / drempels
- 30km zone, snelheidscontroles, zebra
- 30km zone. Een richtings verkeerd.
- 30km zone. Fietsstraat. Meer stoplichten en zebrapaden. Verzin maar wat. Doorgaande wegen als de Kardinaal de Jongweg moeten breed en toegankelijk zijn voor auto's. De rest niet.

- 30km. Knip aanleggen en/of eenrichtingsverkeer invoeren i.c.m. knijp stoplichten (zoals al bij de Kaatstraat/Oudenoord gebeurd). Autoluwe wijken bouwen (en niet zoals nu in Zijdebalen bij elke woning automatisch een inpandige parkeerplek meeleveren).
- Aantrekkelijker maken van wegen die om de wijk heen gaan. Terug naar 70 op de hele kardinaal de jongweg en 30 op de wegen door de wijk met meer ruimte voor fietsers.
- Als de maximumsnelheid omlaag gaat maar 30 km, en de straat daar ook op wordt ingericht, wordt de route vanzelf minder aantrekkelijk als doorgaande weg.
- andere wegen beter bereikbaar maken. Het onaantrekkelijker maken om door deze straten te rijden door 30km/h verplichting of wegversmallingen
- Betere doorstroming kardinaal de jongweg. 30km zone van gebied maken, deels eenrichtingsverkeer
- breng meer snelheidsremmende maatregelen aan en verlaag de snelheid naar 30 km per uur
- De Draaiweg wordt nu gebruikt als sluiproute om van de Noordelijke binnenstad via Koekoekstraat en Adelaarstraat richting Talmalaan->Overvecht te rijden. Maak van de Draaiweg een verkeersluwe 30km weg met eenrichtingsverkeer richting Adelaarstraat.
- Een 30 km p/u zone invoeren.
- Een hoofdstraat maken voor het autoverkeer en in de rest van de straten ontmoedigen (30km/u, eenrichtingsverkeer, bestemmingsverkeer, etc)
- Een klinkerweg met plantenbakken voor woonwijk vibe? En 30 km zone. Op fietsstraten rijden auto's hard (glad asfalt) terwijl fietsers als fietspad zien en minder opletten. Stuk gevaarlijker.
- Er een 30 zone van maken
- exact dat verkeer zou moeten worden ontmoedigt kleine straten te nemen. door van elke niet grote straat bijvoorbeeld 30km zones te maken verleid je dit verkeer de grote, snellere straten te gebruiken.
- Fietssnelweg aanleggen (30kmlimiet)
- Het onaantrekkelijk te maken om er met de auto te rijden. Denk aan 30km zone en weg versmallingen
- Het zou geen doorgaand verkeer moeten hebben, maar alleen bestemmingsverkeer. Neem rigoreuze ontmoedigingsmaatregelen zodat het niet loont om deze route te nemen. Ik denk dat 30kmzone en veel drempels etc helpen.
- knip t.h.v. Draaiweg/Johannes de Bekastraat waar alleen de bus doorheen kan; 'afknijpen' van inrijdmogelijkheid vanaf Oudenoord; 30km als snelheid met handhaving
- -Kruispunt Ant.MATtheuslaan/Kardinaal de Jongweg autovriendelijker maken. Stoplicht staat daar nu erg lang op rood en kruispunt is onoverzichtelijk, dat zorgt ervoor dat meer mensen de doorsteek door de Pieter Nieuwlandstraat maken. -30km instellen
- Maak er een echt goed functionerende doorgaande weg via Kardinaal de Jongweg van. Als dat goed doorstroomt, met verkeerslichten die doorstroming verbeteren, zal men de sluiproute minder gebruiken, z'ker als die 30 km zone wordt.
- max snelheid 30 km/uur
- Maximum snelheid verlagen naar 30
- Meer drempels wegversmallingen en snelheid naar 30 km per uur. Eenrichtingsverkeer
- Minder aantrekkelijk maken om deze route te nemen door bv snelheid naar 30km te verlagen en weg meer in te richten als buurtstraat ipv doorgaandeweg
- Minder auto's is prettig. Maar belangrijk is een snelheidzone van max. 30 km en gescheiden fietspad. De weg zal smaller worden en de auto's langzamer rijden.

- om laten rijden over ringweg. Als je het autorijden in deze straten minder aantrekkelijk maakt voor doorgaand verkeer (30 km zone oid) zal men vanzelf een betere/snellere route kiezen via ring?
- Ontmoedigen. 30km zone. Smal. Brede trottoirs. Automobilisten moeten alleen nog de ringwegen willen pakken
- Pas de (tussen)wegen in de buurt aan naar 30km, groen (bakken/extra bomen) en fietsvriendelijk, zodat het verkeer eerder de doorgaande wegen neemt (zoals via oudenoord/David van Mollemstr).
- Plaats borden met vermelding alternatieve routes; maak straatinrichting onaantrekkelijk voor doorgaand verkeer (d.m.v. 30 km zone, wegversmalling, veel zebrapaden). Veel beter openbaar vervoer, autodelen etc
- Route Talmalaan gunstiger maken en alle genoemde straten 30 km zone maken
- -Routes aan de rand van votulast stimuleren, zoals Kleine Singel- Blauwkapelseweg-Kardinaal de Jongweg. -Rijden door de wijk minder aantrekkelijk maken, door markering als 30-km zone en specificeren 'geen doorgaand verkeer
- Snelheid eruit halen - drempels, 30 km
- Snelheid verlagen naar 30 km, dus woonwijk van maken en meer drempels aanleggen.
- Toe- en doorstroom van en naar het centrum meer via grotere doorgaande wegen aantrekkelijk maken (zoals Oudenoord), bv door snelheid op votulast te verlagen naar 30km/uur, minder stoplichten of betere groene golf systeem op die grotere wegen.
- Wegafsluiting tov brug Vanaf kaatstraat alleen naar rechts de oudenoord op 30 km/u met traject controle. Het alternatief kardinaal de jongweg draaiweg promoten
- Wegversmalling, 30km zone met goede controle daarvan, meer stoplichten. De tijd die het dus schijnbaar loont om deze route te kiezen moet je verlengen om dus minder aantrekkelijk te maken
- Wegversmallingen zoals eerder genoemd + invoering 30km zone draagt daar aan bij
- Zie ook eerder antwoord. Maak PN straat minder aantrekkelijk om door te rijden. De straat is al jaren 30 km str: Pak als gemeente nu eindelijk eens de verantwoordelijkheid op om deze straat ook daadwerkelijk in te richten als een 30 km straat!
- Zie punten bij de vorige vraag en het tot een 30 kilometer gebied omdopen. Doorgaand verkeer zal dan (hopelijk) voor de snellere weg kiezen.

## **Wegversmallingen**

- Aanpassen wegprofiel (smaller en meer drempels) en verlagen snelheid om doorgaand verkeer te ontmoedigen
- Andere wegen aanraden door deze weg te vernauwen en verkleinen
- andere wegen beter bereikbaar maken. Het onaantrekkelijker maken om door deze straten te rijden door 30km/h verplichting of wegversmallingen
- Autoverkeer dat via kardinaal de jongweg naar oudenoord rijdt, en geen bewoner is moet drastisch verminderd worden. Wegversmalling is een optie
- Door de auto's met lagere snelheid te laten rijden door de straten, evt verbreding van fietspaden
- Door drempels en wegversmallingen toe te voegen maar je het minder aantrekkelijk om deze route als kortere route te gebruiken
- Drempels, versmallingen in de weg

- Een fietsstraat met bijv. eenrichtingsverkeer in de 5 genoemde straten (als in de Kievitstraat) is een goed idee. Handhaving op eenrichtingsverkeer is wel essentieel. Extra obstakels plus versmalling weg is ook een goede (extra oplossing).
- Een richtingstraten invoeren + versmalling.
- Eenrichtingsverkeer , klinkers, bochten en versmallingen
- fietsstraat ervan maken, versmallen, minder parkeerplekken, voorlichting/campagne 'minder dan 5 km uw ritje? neem de fiets' enz. of ontheffingen voor alleen bestemmingsverkeer, maar is misschien al te ingrijpend
- Fietsstraat maken, drempels, versmallingen middels bloembakken, waarschuwborden dat het een woonwijk betreft
- Het onaantrekkelijk te maken om er met de auto te rijden. Denk aan 30km zone en weg versmallingen
- Max snelheid verlagen; straten smaller maken
- Meer drempels wegversmallingen en snelheid naar 30 km per uur. Eenrichtingsverkeer
- Minder aantrekkelijk maken door bijv drempels, versmallingen
- Minder auto's is prettig. Maar belangrijk is een snelheidszone van max. 30 km en gescheiden fietspad. De weg zal smaller worden en de auto's langzamer rijden.
- niet meer als doorgangroute laten gebruiken, alleen voor omwonenden. Hele stuk zou met winkels en dergelijke aantrekkelijker worden zodat het niet alleen meer als sluiproute naar Overvecht fungeert. Een soort Burg. Reigerstraat wegversmalling ed
- Plaats borden met vermelding alternatieve routes; maak straatinrichting onaantrekkelijk voor doorgaand verkeer (d.m.v. 30 km zone, wegversmalling, veel zebrapaden). Veel beter openbaar vervoer, autodelen etc
- route minder interessant maken, bijvoorbeeld met bloembakken op de straat, smallere wegen, evt een knip of knijp.Doorstroming kardinaal de jonge - talmalaan - draaiweg verder verbeteren
- Smaller wegprofiel zodat auto's langzamer moeten rijden en minder aantrekkelijk wordt om deze route te nemen
- Smaller, maken zodat het minder makkelijk is om hard te rijden en dat het sneller is om een rondweg te pakken
- Snelheid omlaag, smallere straat, drempels
- Versmalling van de autorijbaan waardoor het een 'onprettige' route wordt om te kiezen. Hierdoor wordt het bestaande alternatief (kardinaal de Jongweg) automatisch aantrekkelijker.
- Versmalling, maar eerst even de uitslag van de metingen afwachten
- wegen versmallen, drempels, plantenbakken
- Wegversmalling, 30km zone met goede controle daarvan, meer stoplichten. De tijd die het dus schijnbaar loont om deze route te keizen moet je verlengen om dus minder aantrekkelijk te maken
- Wegversmallingen zoals eerder genoemd + invoering 30km zone draagt daar aan bij
- Wegversmallingen zodat om de zoveel meter 1 auto tegelijk kan passeren.
- Zie vorig antwoord: drempels/plantenbakken/versmalling/1 richtingsverkeer maken van Pieter Nieuwlandstraat



## Alleen bestemmingsverkeer toelaten

- Alleen bestemmingsverkeer toelaten middels een knip
- Alleen bestemmingsverkeer
- Alleen bestemmingsverkeer
- alleen bestemmingsverkeer
- -alleen bestemmingsverkeer -de auto's ergens anders langs laten rijden -1-richtingsautoweg
- Alleen bestemmingsverkeer en meer drempels
- Alleen bestemmingsverkeer mag de Antonie matthaeuslaan vanuit de Kardinaal de Jongweg, de Kaatstraat vanuit Oudenoord en de Draaiweg vanuit de Talmalaan in.
- alleen bestemmingsverkeer toelaten. aansluiting vanuit de stad op Kardinaal de Jong en ring verbeteren.
- Alleen bestemmingsverkeer toelaten. In plaats van deze route grotere wegen als toegangsweg laten gebruiken (,bijv wittevrouwensingel)
- alleen bestemmingsverkeer toestaan doorgaand verkeer leiden via kardinaal de jongweg, talmalaan, draaiweg, oudenoord
- Alleen bestemmingsverkeer. In de spits staat vaak de hele straat vast. Als fietser voelt dat soms onveilig en met de bus duurt het ontzettend lang en heeft deze vaak vertraging
- Alleen bestemmingsverkeer/ bewoners. Beloning voor bewoners die met ov gaan/ parkeren voor bezoekers in stad minder aantrekkelijk maken, minder parkeergarages in stad
- Alleen bewoners door de buurt laten rijden. Zij rijden bovendien zachter omdat zij lang om een schaarse parkeerplaats zoeken
- Alleen bewoners of werkende personen krijgen ontheffing om hier te mogen rijden. Kan door middel van camera's, of slagbomen met kentekenherkenning, of met een chipsysteem zoals bij tolpoorten in het buitenland.
- Alleen bewoners van bepaalde wijk gebruik laten maken van route
- alleen toegang voor bussen en bestemmingsverkeer
- Alleen toegankelijk voor bewoners, bedrijven en bezoekers,doorgaand verkeer zoveel mogelijk vermijden en evt beweegbaar opstak met afstandbediening
- Alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer en geen doorgaand verkeer
- Alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer. En laten de mensen gewoon meer gaan fietsen, lopen of gebruik maken van het OV. Is veel beter voor het milieu en gezonder qua bewegingsactiviteiten.
- Alleen verkeer dat in de wijk moet zijn toelaten en ervoor zorgen dat de doorstroming op de doorgaande routes beter wordt zodat dit een echt alternatief kan zijn.
- Alleen bestemmingsverkeer toelaten zoals bewoners bezoekers hulpdiensten ondernemers
- Adelaarstraat, kaatstraat 1 richting maken. Gebied alleen voor bestemmingsverkeer
- als het mogelijk is om de niet bewoners te weren, zonder dat de bewoners daar last van hebben zou dat fijn zijn.
- Als het onaantrekkelijk is om met de auto door deze wijken te rijden, dan zal het autoverkeer vanzelf afnemen. Geen doorgaande routes door de wijk naar de binnenstad
- andere toegangswegen, zodat sluijverkeer ontmoedigd wordt en er alleen bestemmingsverkeer komt
- Ant matthaeuslaan tm Adelaarstraat afsluiten voor doorgaand verkeer
- Autoverkeer dat via kardinaal de jongweg naar oudenoord rijdt, en geen bewoner is moet drastisch verminderd worden. Wegversmalling is een optie
- beperk doorgaandverkeer van mr tripkade

- Bestemmingsverkeer
- Bestemmingsverkeer alleen. Meer verkeersdrempels. Verhoogde kruisingen. Geef de straten aan de fiets en laat de auto gast zijn.
- bestemmingsverkeer zou ideaal zijn, maar ik begrijp dat dat erg lastig realiseerbaar is. Ook zal het helpen als je de bus omleidt, maar ik begrijp ook dat voor de bus dit een belangrijke route is.
- Betere doorstroming, minder doorgaand verkeer
- De doorstroom van de ring rondom Utrecht verbeteren, zodat verkeer minder snel voor de route door de Vogelenbuurt gaat. Liever niet het rijden verder ontmoedigen voor bestemmingsverkeer, hiervan al langere reistijd door verkeersknip Monicabrug
- Deze route is niet nodig als doorgaande route, dus bijvoorbeeld alleen bestemmingsverkeer
- Dit is een woonbuurt. Laat het doorgaand verkeer omrijden.
- Doorgaand verkeer uit de stad weren, alleen bewoners en hun bezoekers
- Door b.v. alleen bestemmingsverkeer toe te laten. Één-richtingsverkeer van te maken. Geen fietsstraat zo als op de maliebaan, Dit is te gevaarlijk voor fietsers.
- Door bijvoorbeeld automobilisten die niet hier moeten zijn, deze weg als minder aantrekkelijk te maken. Door bijvoorbeeld de fietsers op de weg als hoofdgebruiker aan te merken.
- Door de knip Monicabrug een knip te maken hoeft er geen doorgaand verkeer meer doorheen. Alleen bestemmingsverkeer toelaten.
- door het uitsluitend bestemmingsverkeer te maken met een stevige controle erop en misschien wel gewoon een richtingsverkeer. M.a.w de knip i.p.v. geknipp.
- doorgaande weg afsluiten. Knip weerdensingel naar knip zoals de bedoeling was
- doorgaan onmogelijk maken, zodat wel gekozen moet worden voor een hoofdroute.
- Doorgaand autoverkeer moet naar de ring om de leefkwaliteit van de woonstraten te beschermen. Dat kan bv door geen rechtsafbeweging meer toe te staan op de oudenoord richting Kaatstraat. Meer op de fiets bij wijk-wijkverkeer.
- Doorgaand verkeer belasten voor het gebruik op doordeweekse dagen, dmv tolpoortjes op basis van kentekenherkenning. Alleen toegankelijk maken voor woon-werkverkeer op doordeweekse dagen tijdens de spitsuren dmv kentekenherkenning.
- Doorgaand verkeer leiden naar kardinaal de Jongweg
- Doorgaand verkeer minder aantrekkelijk maken door snelheidsbeperking en rijbaanversmalling.
- Doorgaand verkeer omleiden via Draaiweg n Kard. de Jonglaan, buitenom dus; evt. via de ring daarbuiten. Betekent meer km voor auto's en meer vervuiling en verbruik, maar minder ellende en gevaar in de buurt. Dat laatste weegt zwaarder.
- Doorgaand verkeer omleiden via Talmalaan. Talmalaan is naar mijn idee beter ingericht voor doorgaand verkeer. Parkeer garages buiten de stad, met goede aansluiting op bus/tram om zodanig verkeer in de stad te beperken.
- doorgaand verkeer omleiden, waardoor alleen nog bestemmingsverkeer
- doorgaand verkeer onmogelijk maken. Afsluiten doorgaande routes, alleen bestemmingsverkeer mogelijk houden.
- Doorgaand verkeer proberen te weren en een alternatieve route aanbieden via bijvoorbeeld de Talmalaan en Draaiweg.
- Doorgaand verkeer via David van Mollemstraat en Talmalaan.

- Doorgaand verkeer voorkomen. Zorgen voor uitsluitend bestemmings verkeer. Dit door de brug in de adelaarstraat voor autoverkeer dicht te zetten.
- Doorgaand verkeer zou niet door een woonwijk moeten rijden.
- Doorgaand verkeer zoveel mogelijk omleiden
- Doorgaande route afsluiten. Het is bijzonder vreemd dat er wel beperkingen zijn op 300 meter singel en niet in Vogelenbuurt. Die singelmaatregel werkt natuurlijk niet als het om 1 stoplicht gaat was doseert.
- Doorgaande route om de wijk logischer aangeven, groene golf stoplichten verbeteren, beloning voor wie deze route neemt
- Doorgaandverkeer om laten rijden door een snellere aanvlieg route te maken. Door in deze straten de snelheid omlaag te brengen rijden mobiliteit graag om en blijft alleen het bestemmingsplan verkeer over.
- Doorgang naar Oudenoord afsluiten van autoverkeer
- Doorgang pieter nieuwland blokkeren. Route in google aanpassen. Geen idee of dat kan
- Doorgang richting adelaarstraat afsluiten voor alles behalve bussen
- Een hoofdstraat maken voor het autoverkeer en in de rest van de straten ontmoedigen (30km/u, eenrichtingsverkeer, bestemmingsverkeer, etc)
- Een knip in de straat maken. Verkeer dat van kardinaal de jongweg komt, bij merelstraat weer terugleiden naar draaiweg/talmalaan. Verkeer dat van kaatstraat komt leiden naar hopakker. Doorgaand verkeer dus fysiek onmogelijk maken.
- Eenrichtingsverkeer / bestemmingsverkeer
- Eenrichtingsverkeer PN straat, alleen toegang bestemmingsverkeer, minder aantrekkelijk maken toegang KDJ weg, Tomtom contacten omdat dit als kortste route automatisch wordt gekozen
- Enkel voor bestemmingsverkeer
- Er is nu te veel doorgaand verkeer
- fietsstraat ervan maken, versmallen, minder parkeerplekken, voorlichting/campagne 'minder dan 5 km uw ritje? neem de fiets' enz. of ontheffingen voor alleen bestemmingsverkeer, maar is misschien al te ingrijpend
- Fietsweg, auto's te gast en alleen bestemmingsverkeer
- Geen doorgaand verkeer door de buurt
- Geen doorgaand verkeer meer mogelijk maken door knip
- Geen doorgaand vervoer, enkel bestemmingsverkeer. De rest over kardinaal de jongweg om laten rijden
- Herhaal: Dórgaand verkeer wil altijd opschieten. Doorgaand verkeer dus weren.
- Het zou geen doorgaand verkeer moeten hebben, maar alleen bestemmingsverkeer. Neem rigoreuze ontmoedigingsmaatregelen zodat het niet loont om deze route te nemen. Ik denk dat 30kmzone en veel drempels etc helpen.
- In en uitrijvergunningen maken doorstroom doorgangsverkeer elders verbeteren
- Kenteken registratie van bewoners, die wel door kunnen rijden. De rest weren.
- Kentekenregistratie voor bewoners, alleen die zouden er moeten kunnen rijden
- Kentekenregistratie. Ik woon in de Juliusstraat (is het verlengde van de Ingenhouszstraat) en lees totaal niets over de manier waarop voorkomen gaat worden dat het verkeer onze straat gaat nemen zodra de bovengenoemde straten verkeersluw zijn.
- Knip bij het van noortplein, zodat doorgaand verkeer niet mogelijk is.

- Maak het onaantrekkelijk voor. Het doorgaand verkeer, door slimme combinatie van maatregelen: max snelheid verlagen, eenrichtingsverkeer omdraaien, drempels, stoplichten, alleen bestemmingsverkeer toelaten
- Meer zijstraten verboden in te rijden maken. Bestemmingsverkeer. Er is veel te veel sluipverkeer richting de binnenstad aangezien de wachttijden op de Catherijnesingel kunnen oplopen. Verkeer scheurt daarom maar door de vigelvuurt
- niet meer als doorgangroute laten gebruiken, alleen voor omwonenden. Hele stuk zou met winkels en dergelijke aantrekkelijker worden zodat het niet alleen meer als sluiproute naar Overvecht fungeert. Een soort Burg. Reigerstraat wegversmalling ed
- Ofwel variabele snelheidslimiet (30 km per uur tijdens de spits en 50 km per uur buiten de spits). Een andere mogelijkheid is een doorrijverbod tijdens spitstijden met uitzondering van bestemmingsverkeer.
- Omleiden, enkel openstellen voor bestemmingsverkeer
- Omleiden. Behalve voor bewoners.
- Ondergrondse tunnel, alleen bestemmingsverkeer in Adelaarstraat of omrijden via Omloop
- Oplossing zoeken ipv drempels ( dat kan niet vanwege de scheuten in huizen) zebrapaden en in spitsijd alleen bestemmingsverkeer
- Paaltjes zodat alleen bewoners toegang hebben
- Pieter Nieuwlandstraat afsluiten voor doorgaande auto's
- Pieter Nieuwlandstraat autos alleen vanuit de Kardinaal de Jongweg toe staan - Eenrichtingsverkeer.
- Regulering zodat het alleen voor bestemmingsverkeer een interessante route is
- Rekeningrijden voor niet bewoners.
- Richt het zo in dat alleen bestemmingsverkeer de buurt in rijdt.
- Sluit de tussenwegen af , en alleen bestemmingsverkeer. Meer handhaving
- Sowieso het OV niet meer door deze straten laten rijden, maar via de Willem Dreeslaan. Voor het overige autoverkeer de straten zo inrichten dat er alleen bestemmingsverkeer kan rijden.
- stimuleren alleen bestemmingsverkeer de wijk in en doorgaand verkeer zoveel mogelijk omleiden via de hoofdroute k de Jongweg, Talmalaan
- Straten alleen toegankelijk maken voor bestemmingsverkeer met een pasje en pollers. Of een knip zetten ergens zodat er alleen een rondje gereden kan worden maar geen doorgaand verkeer meer mogelijk is.
- Straten meer richten op bestemmingsverkeer
- Voor niet bestemmingsverkeer zorgen dat het aantrekkelijk is om ergens anders te rijden
- Voorlichting geven aan alle passerende automobilisten en ze concrete alternatieve routes aanreiken. Aan doorgaande automobilisten uitleggen dat ze voor overlast zorgen.
- Weg dichtmaken in onze buurt en omleggen via de draaiweg. Zodat wij hier alleenbewoners autoverkeer hebben
- Woonerf van maken met obstakels (zoals bloembakken). Verbieden voor anders dan bestemmingsverkeer.
- zorg ervoor dat alleen bestemmingsverkeer toegang heeft tot deze wegen. Doorgaand verkeer dient dan te rijden via de grotere wegen.
- Zorgen dat het alleen toegankelijk is voor bewoners en dat er geen aansluiting meer is voor doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer opleiden via andere wegen

## Snelheid verlagen

- als je het vertraagt, zoekt men vanzelf een andere weg (van de minste weerstand)
- Als max. snelheid verlaagd wordt dan wordt het minder aantrekkelijk
- Als sluiproute minder aantrekkelijk maken door de snelheid te verlagen en mogelijkheid tot door de straat heen racen te beperken
- Andere wegen aantrekkelijker maken, snelheid omlaag, meer opstal. Huidige obstakels zijn zeer minimaal
- Auto's hebben in Utrecht natuurlijk niet altijd een keus om deze route te rijden! Echter, de snelheid aanpassen voor fietsers/voetgangers. Dan zoekt men misschien een snellere route elders of blijven en rijden rustiger!
- Bijv. de maximum snelheid omlaag, waardoor de route minder aantrekkelijk en snel is als doorgaande route. Evt. met extra controle waardoor die snelheid vervolgens niet weer overschreden wordt. Misschien ook meer/hogere drempels.
- breng meer snelheidsremmende maatregelen aan en verlaag de snelheid naar 30 km per uur
- Buiten de spits de verkeersdoorstroming vertragen
- De meest storende factor zijn mensen die te hard rijden. Drempels verbreden of flitspalen plaatsen om de weg minder aantrekkelijk te maken om hard te rijden.
- De route buitenom soepeler maken voor auto's. Maximumsnelheid omlaag zodat deze route langer duurt.
- Door de auto's met lagere snelheid te laten rijden door de straten, evt verbreding van fietspaden
- Door middel van opstakels het doorgaand verkeer te vertragen
- Door snelheid omlaag te brengen wordt deze route minder interessant voor automobilisten.
- door snelheidsverminderende obstakels in de weg te leggen wordt het mogelijk minder aantrekkelijk voor mensen die het als sluiproute gebruiken en het zorgt er mogelijk voor dat met name het bestemmingsverkeer er gebruik van maakt.
- Door weg aan te passen waardoor je wel langzaam moet rijden, dit is minder aantrekkelijk voor auto's.
- Doorgaand verkeer minder aantrekkelijk maken door snelheidsbeperking en rijbaanversmalling.
- drempels? lagere snelheidslimiet? bredere fietspaden?
- Eenrichtingsverkeer. Snelheid aanpassen
- Fietsstraat, obstakels op de weg, eenrichtingsverkeer, snelheid met snelheidscontroles.
- Hard rijden ontmoedigen, zie mijn advies bij vorige vraag. Zorgen dat in navigatie de binnendoor routes niet worden weergegeven.
- Het verkeer mbv bewegwijzering naar verbindingswegen leiden ipv door de wijk, ondersteund door reisinformatie. Maak rijden door de wijk onaantrekkelijk door een weginrichting gericht op het langzaam verkeer. Onderzoek of een afsluiting mogelijk is
- ja maximale snelheid verlagen, het is moeilijk voor fietsers (waaronder veel scholieren in de spits) om veilig over te steken
- Kaatstraat weer eenrichtingsverkeer. Vanaf de stad niet meer de Kaatstraat in. Snelheid beperkende maatregelen.
- Kaatstraat: verkeer waarschuwen voor betreden autoluwe wijk=> wordt lagere snelheid groen maakt 'woon-sfeer' in de overige straten
- Lagere snelheden afdwingen waardoor doorgaand verkeer de route via Kardinaal de Jong - Talmalaan - Draaiweg - Oudenoord neemt.

- Lagere snelheid
- Lagere snelheid
- Lagere snelheid gaat vanzelf helpen.
- Lagere snelheid waardoor route Oudenoord - Draaiweg - Talmalaan - Kardinaal de Jongweg relatief sneller wordt.
- Maak het lastiger, langzamer, ingewikkelder om de buurt te doorkruisen.
- Maak het onaantrekkelijk voor. Het doorgaand verkeer, door slimme combinatie van maatregelen: max snelheid verlagen, eenrichtingsverkeer omdraaien, drempels, stoplichten, alleen bestemmingsverkeer toelaten
- Max snelheid verlagen; straten smaller maken
- Maximum snelheid verlagen of meer obstakels. Auto's zullen dan een andere weg kiezen (via de Talmalaan).
- Meer drempels waar door het minder aantrekkelijk is om hard te rijden. Met name 's avonds veranderd de Willem van Noortstraat in een racebaan.
- Minder aantrekkelijk maken om te doen (dus meer controle, minder snelheid), andere routes aantrekkelijker maken waar meer verkeer kan. Dit is een druk leefgebied wat geen doorkruisroute moet zijn
- minder aantrekkelijk maken voor doorgaand verkeer, door de snelheid aan te passen en eventueel meer stoplichten en drempels te plaatsen
- Minder aantrekkelijk maken, door bijvoorbeeld lageresnelheden.
- minder auto's in de stad in het algemeen. transferia aan randen met goede ov of fiets verbinding. sluipverkeer tegengaan door route extreem traag te maken
- minder hard rijden, verkeersdrempels maken
- Naast een verlaging van de maximumsnelheid zou het gestimuleerd moeten worden om de auto's, die een short cut door de stad willen nemen, te laten rijden via de Kardinaal de jongweg. Hier zitten de wijken niet direct aan de weg.
- Ofwel variabele snelheidslimiet (30 km per uur tijdens de spits en 50 km per uur buiten de spits). Een andere mogelijkheid is een doorrijverbod tijdens spitstijden met uitzondering van bestemmingsverkeer.
- Ontmoedigen door middel van snelheidsverlaging en andere inrichting (meer ruimte voor fiets en voetgangers)
- Ontmoedigen met drempels en lagere snelheid.
- ontmoedigen van autoverkeer door 30 km zones, handhaving 30/50 km
- Route kardinaal de jong naar centrum duidelijker maken, doorgaand verkeer minder aantrekkelijk maken door snelheidslimiet
- Route minder aantrekkelijk maken met drempels en lagere snelheid, alternatieve routes verbeteren
- Smaller wegprofiel zodat auto's langzamer moeten rijden en minder aantrekkelijk wordt om deze route te nemen
- Smaller, maken zodat het minder makkelijk is om hard te rijden en dat het sneller is om een rondweg te pakken
- snelheid drastisch omlaag brengen in het hele stadsgebied om autogebruik zo min mogelijk aantrekkelijk te maken.
- Snelheid eruit halen - drempels, 30 km
- snelheid eruit halen, minder interessant
- Snelheid eruit halen. Doorgaand verkeer om utrecht leiden of via de Marnixlaan.

- Snelheid lager, drempels, verkeerslichten. Ontmoedigt doorgaand verkeer als er tenminste een goed alternatief rondom de wijk is met goede doorstroom. Dan loont afsnijden dwars door de stad niet meer
- Snelheid omlaag en auto te gast, meer ruimte voor fietsers en voetgangers
- Snelheid omlaag, smallere straat, drempels
- Snelheid streng omlaag, goed handhaven (boetes via flitsers en zichtbare politiemannen die bonnen uitdelen) en de rest accepteren.
- Snelheid verlagen en meer ruimte voor voetgangers en fietsen zodat het minder aantrekkelijk wordt voor auto's.
- Snelheid verlagen naar 30 km, dus woonwijk van maken en meer drempels aanleggen.
- snelheid verminderen voor Antonius Matthaeslaan, Willem van Noortstraat, Adelaarstraat en dan hopelijk dat stuurt rijders naar andere routes.
- Snelheidsbeperking
- Snelheidsbeperking, wegen versmallen, obstakels vermeerderen, vrachtverkeer verbieden, zo mogelijk bussen verbieden of verminderen. Verhoogt ook fietsveiligheid en oversteken
- Verlaag de snelheid en maak de route minder aantrekkelijk (langer wachten bij verkeerslichten, zebrapaden voor voetgangers (verplicht stoppen). Nu kan men hard doorrijden, met name kruising Adelaarstraat, Hopakker, Merelstraat.
- verlagen maximum snelheid incl handhaving daarop, knip maken waardoor wel altijd de buurt uitgereden kan worden maar van 1 kant de buurt in.
- Verlagen snelheid, verkeersdrempels.
- verlagen van de maximum snelheid en hier op toe zien en/of dit middels drempels bewerkstelligen
- Wijkgebied maken tav snelheidslimiet,.Daarnaast alternatieve routes promoten en beter beschikbaar maken
- zie vorige antwoord; door verkeerssnelheid omlaag te brengen op deze route gaat doorgaand verkeer eerder hoofdverkeersaders als de Talmalaan gebruiken. Dat kan wellicht worden gestimuleerd met bebording en voorkeursroutes in google-maps?
- zie vorige punt: maak er een fietsstraat van met een lage maximumsnelheid. en zorg dat de politie aan het begin flink handhaaft zodat automobilisten doorhebben dat ze beboet worden als ze zich er niet aan houden
- zolang het sneller is om via deze straten af te snijden, zal autoverkeer deze route kiezen. Mensen (en hun auto) zijn als water, ze kiezen de snelste weg. Als het niet sneller is, zal het verkeer minder worden.
- Zorg dat auto's via de Talmalaan/Draaiweg rijden (dat doenik zelf ook) bv door de gem snelheid omlaag te brengen
- Zorg dat deze route langzamer wordt dan het gewenste alternatief
- Zorg er voor dat deze route veel trager is dan via de Oudenoord- Talmalaan. Stoplichten bij de molen veel langer rood. Bij WvNoortplein , bij de AH, een baan breed maken
- Zorg ervoor dat de snelheid naar beneden gaat, zodat de andere route sneller wordt.
- zorgen dat de snelheid noodgedwongen drastisch naar beneden gaat, tomtom vragen om deze route uit de planner te halen, betere wegbewijzing voor verkeer van buiten, zoals vrachtwagens voor bevoorrading van de binnenstad
- Zorgen dat de auto's 'te gast' zijn: ik vind de situatie die op een aantal delen van de singels is aangelegd goed: weinig ruimte voor auto's, veel ruimte voor fietsers: auto's houden hierdoor meer rekening met fietsers en rijden langzamer.
- Autoluw

- 'Auto te gast' straat maken van de Pieter Nieuwlandstraat. Proberen minder auto's via deze straat te laten rijden
- 'auto te gast'- straat van maken. sluisen, meer drempels. Permanente flitspalen.
- Autoluw maken, omleiden
- Geheel Votulast autoluw maken. Drempels, groene golf, camer'a's. Ik wil geen waterbedeffect waarbij auto's over de Draaiweg gaan. We hebben al genoeg fijnstof op onze balkons!
- minder auto's in de stad in het algemeen. transferia aan randen met goede ov of fiets verbinding. sluipverkeer tegengaan door route extreem traag te maken
- Minder auto's is prettig. Maar belangrijk is een snelheidzone van max. 30 km en gescheiden fietspad. De weg zal smaller worden en de auto's langzamer rijden.
- Minder verkeer van/naar Centrum. Centrum meer autovrij maken, Utrecht moet een fietsstad worden. Met de auto naar een Transferium en verder met OV het centrum in.
- Probleem is Pieter Nieuwlandstraat, die zou autoluw gemaakt kunnen worden. Echter, dan wordt Ingen Houszstraat waarschijnlijk de route naar Kardinaal de Jong. Ingen Houszstraat zal dan dus ook aangepakt moeten worden: autoluw maken.

## Anders

- . - aantal parkeerplaatsen en -vergunningen verminderen zodat ze niet eens de stad in hoeven/kunnen. - regelmatig uitstootscan op alle motor voertuigen uitvoeren, en sancties opleggen voor voertuigen die niet voldoen aan de eisen.
- (Deels) afsluiten van de wegen lijkt me heel onwenselijk, omdat het verkeer dan nog meer over bijvoorbeeld de Draaiweg zal gaan rijden. En dat is al een soort racebaan (woon er aan) waar veel verkeerd, veel te hard, rijdt.1 ingang bij de Oudenoord/Kaatstraat bemoeilijken door afstelling stoplichten 2 meer drempels
- 1 oudenoord te verbeteren (sinds verbouwing een DRAMA); 2 langs het oude belastingkantoor te verbeteren 3doorgang van de noorderbrug naar de blauwkapelse weg (langs de singen/ over de brug ) weer open te stellen voor verkeer de stad uit
- 2e auto veel duurder maken. (2e parkeervergunning duur maken).
- Aantrekkelijk maken om auto's aan de rand van de wijk te parkeren ipv voor de deur (bv in parkeergarages aan de kardinaal de jongweg)
- Aantrekkelijk maken om om te rijden zoals een groene flow qua stoplichten en evt verhogen van de maximum snelheid op de kardinaal de jongweg
- Accepteren dat het een doorgaande weg is voor stadsverkeer. Door aanpassingen los je het probleem niet op, maar verplaats je het naar een andere buurt
- Afrit vanaf de stad en naar de stad afsluiten, verkeer kan via talmalaan/draaiweg of blauwkapelseweg, beide wegen meer geschikt (woonhuizen minder dicht op straat)
- Afsluiten voor auto's tussen bepaalde tijden en inzetten van een ander vervoersmiddel.
- afsluiten voor autoverkeer thv sluis/ ijssalon. Wel zorgen voor ontsluiting van de wijk naar de Kardinaal de Jongweg of oudenoord. Dus zorgen voor voldoende capaciteit om het verkeer te verwerken ipv minder capaciteit zoals de huidige plannen.
- afsluiten, eenrichtingsverkeer, stoplichten fietsstraat enz
- Afsluiten. Vooral MatthaesusIn is te druk.
- Afsnijroutes onaantrekkelijk maken en de hoofdroutes optimaliseren en verkeerslichten goed afstellen



- Alles over de rondweg laten rijden. Mannen in pak verplicht laten carpoolen. Onnodige kantoorbanen afschaffen. Basisinkomen. Verplicht weekend van minimaal 5 dagen. De tijd nemen om van A naar B te gaan. Haast verbieden.
- Als het onaantrekkelijk gemaakt wordt om te rijden (door verkeersobstakels) zal het minder aantrekkelijk zijn om in deze straten te rijden.
- Automobilisten proberen te verleiden meer via Talmalaan te gaan. Drempels en verkeersremmende maatregelen op andere wegen helpen. Lukt het om bij TomTom e.d. te vragen of ze Talmalaan en Oudenoord als snelste/voorkeursroute op willen geven?
- Autorijden duurder maken.
- betere drempels (bij een deel van die er nu liggen kun je eenvoudig om ze heen rijden wanneer er geen fietsers zijn) en meer verkeerslichten (daarmee schrik je mensen af). Ook klinkers kan wellicht helpen.
- Bij andere inrichting zal er minder verkeer voor deze routes kiezen
- Bijv. de maximum snelheid omlaag, waardoor de route minder aantrekkelijk en snel is als doorgaande route. Evt. met extra controle waardoor die snelheid vervolgens niet weer overschreden wordt. Misschien ook meer/hogere drempels.
- Breder stoep breder fietspad dus weinig straat en drempels
- Bus stimuleren
- Dat de van Humboldtstraat ook van zuid naar noord gaat
- de adelaarstraat wordt als rondweg gebruikt. dit is gewoon funest voor de veiligheid
- De auto simpelweg verbieden. Alleen in de buurt van de Draaiweg en David van Mollemstr. Komen er al 2600 mensen bij. De straten blijven hetzelfde. Utrecht verstikt en wordt langzaam onleefbaar!!
- De brug bij de weerd sluiten voor autoverkeer, inclusief die smerige bussen
- De doorvoer over de genoemde straten verhinderen door bijvoorbeeld het stoplicht Kardinaal de Jongweg/Antonius Matthaesuslaan anders in te stellen.
- De gemeente Utrecht moet ophouden met polderen
- de groene golf op de kardinaal de Jongweg aantrekkelijker maken (deze is nu vaak geen groene golf), ook kijken naar het grotere plaatje: draaiweg, blauwkapelseweg/biltstraat. Veel van het verkeer komt vanaf A27 en A28.
- De groene golf verlengen vanaf de kardinaal de jong weg
- de officiële route was ooit draaiweg en Thalmalaan, dat zou mijn voorkeur hebben
- De stoplichten sneller laten schakelen. Verkeer moet vaak lang wachten om uit het centrum te rijden.
- de verkeersknip bij de Monicabrug weghalen; minder stank en uitlaatgassen in de Adelaarstraat. Overigens is de stelling niet juist geformuleerd.
- Demotiveren, door auto te gast , andere type bestrating, klinkers? Probleem kan zijn de busverbinding?
- deze sluiproutes ontmoedigen door diverse maatregelen : verkeerslichten etc.
- Deze wegen minder aantrekkelijk maken. Het is deels sluipverkeer dat met te hoge snelheid tijd aan het winnen is.
- Dien ik in per separate e-mail.
- Diverse ideeën alles beter dan de huidige situatie
- Doodlopende straat van maken zoals de Herenweg.
- Door de wijk te compartimenteren

- Door het autoprobleem veel breder aan te pakken, een autovrij centrum, grote gratis parkeerplekken aan de rand van de stad met makkelijke opgangen richting de snelweg en makkelijk (openbaar) vervoer hier naartoe
- Door het minder aantrekkelijk te maken om deze route te nemen dmv drempels, stoplichten, zebrapaden. De weg loopt midden door een aantal woonwijken en het is onverantwoord dat hier auto's zoveel gebruik van maken en hier te hard rijden.
- Door meer verkeersdrempels zullen mogelijk de auto's via 1 straat later de weg. Aan de kardinaal de Jongweg vinden
- Doorgaand verkeer belasten voor het gebruik op doordeweekse dagen, dmv tolpoortjes op basis van kentekenherkenning. Alleen toegankelijk maken voor woon-werkverkeer op doordeweekse dagen tijdens de spitsuren dmv kentekenherkenning.
- Doorgaande fietsroute aanleggen
- Doorsteken onaantrekkelijk maken: ingaande auto's identificeren en lang rood geven als deze voertuigen binnen na korte tijd de wijk weer verlaten aan andere kant. Tol heffen voor doorgaande voertuigen.
- Doserings-stoplicht voor verkeer vanaf de kardinaal de jongweg, men kan al vanaf de kardinaal naar oudenoord via de Talmalaan, deze heeft genoeg ruimte om uitgebreid te worden voor meer auto-verkeer.
- Draaiweg vanaf merelstraat naar Willem van noortstraat niet meer voor auto's beschikbaar maken
- Drempels en meer voorrang voor fietsers
- Drempels, omgekeerde eenrichtingsweg, fietsstraat
- Drempels, versmallingen in de weg
- drempels? lagere snelheidslimiet? bredere fietspaden?
- Een aanpak die in verschillende wijken in Utrecht al is (Alejander Numankade, Croeselaan, Nachtegaalstraat) lijkt een belangrijke bijdrage om deze wijk weer meer woonwijk en minder transitie-doorgangwijk te maken. Hulpdiensten: automatische paaltjes
- Een goede analyse van de toekomst van mobiliteit maken. Over 10-20 jaar zal het gebruik en bezit van auto's totaal anders zijn. Hoe kunnen we de inrichting stapsgewijs hier op aanpassen en de verandering eventueel bevorderen?
- Een klinkerweg met plantenbakken voor woonwijk vibe? En 30 km zone. Op fietsstraten rijden auto's hard (glad asphalt) terwijl fietsers als fietspad zien en minder opletten. Stuk gevaarlijker.
- één richtingsverkeer of fietsvriendelijke straat.
- Een-richting verkeer maken van de Pieter Nieuwlandstraat Verkeerslicht maken aan het eind van de Pieter Nieuwlandstraat en knippen tov de Antonius Mattheuslaan Tankstation weghalen / alleen toegankelijk maken vanaf hoofdweg Flitsers + Drempels
- Eenrichtings verkeer Pieter Nieuwland van Shell richting AH. Vanaf de Kaatstraat een dosering systeem, om route om-aantrekkelijk te maken. Maak overal fiets straten van, met de auto als gast.
- Eenrichtings verkeer. Slingerweg maken met bloembakken Schuin parkeren. Rode fiets paden aan beide kanten Geen asphalt maar klinkers . Borden met rechts heeft voorrang
- eenrichtings verkeer/ bussluis /inrichten als woonstraat/ minder aantrekkelijk voor auto's maken door langzamer rijden
- Een verbeterde doorstroming van de noordelijke route oost-west Utrecht. Rijdend van de V'buurt de Vleutenseweg zorgen de stoplichten op (het verlengde van) de cartesiusweg voor teveel oponthoud. Van Kardinaal de Jongweg groene golf naar Oog in Al.

- Éénrichtingsverkeer & brede fietspaden
- Eenrichtingsverkeer , klinkers, bochten en versmallingen
- Einde maken aan sluipverkeer dat deze route gebruikt om naar andere kant vd stad te komen. Harde knip maken bij Monicabrug bijvoorbeeld.
- Er een fietsstraat van maken zoals in de Merelstraat, hoewel ook hier soms gevaarlijk hard gereden wordt. Doorstroming op de doelwegen te bevorderen.
- Er zijn andere verbindingswegen die eveneens kunnen worden benut voor personenvervoer. Met name zware bussen en vrachtwagens veroorzaken overlast. Bussen elektrosch maken, vrachtwagens niet toestaan.
- fiets promoten, openbaar vervoer stimuleren, onderzoek doen naar mogelijkheden voor een tramlijn door/langs de vogelenbuurt.
- Fietsen stimuleren door doorgaande wegen minder aantrekkelijk te maken. Maak een recht en direct fietspad op de populaire (auto)route van A naar B, en maak de autoweg in kronkels en met hobbels.
- Fietssnelweg aanleggen (30kmlimiet)
- fietsstraat ervan maken, versmallen, minder parkeerplekken, voorlichting/campagne 'minder dan 5 km uw ritje? neem de fiets' enz. of ontheffingen voor alleen bestemmingsverkeer, maar is misschien al te ingrijpend
- Fietsstraat maken, drempels, versmallingen middels bloembakken, waarschuwborden dat het een woonwijk betreft
- Fietsstraat ontwikkelen
- Fietsstraat, obstakels op de weg, eenrichtingsverkeer, snelheid met snelheidscontroles.
- Fietstraat maken
- Fietsweg, auto's te gast en alleen bestemmingsverkeer
- Flitspalen zouden erom helpen (er wordt dagelijks door rood gereden en maximum snelheid wordt gevaarlijk veel overtreden door doorgaans dezelfde types)
- Fly over
- Ga zo door met fietsstimulering, zorg dat treinen aantrekkelijker wordt (buiten macht gemeente/wijk maar toch..), hou op met ondergrondse parkeerplekken laten bouwen bij nieuwbouw, een (eigen) auto is geen vanzelfsprekendheid meer
- Geheel Votulast autoluw maken. Drempels, groene golf, camer'a's. Ik wil geen waterbedeffect waarbij auto's over de Draaiweg gaan. We hebben al genoeg fijnstof op onze balkons!
- Geen bussen meer door deze straat
- -Gemeente investeren in mobiliteit van de toekomst: Carsharing/huren via gemeentelijk platform, zodat niet iedereen meer een eigen auto heeft staan.-doorgaand verkeer omleiden en niet door de adelaarstraat laten rijden. -centrum van Utrecht autovrij
- Groene golf vanaf Oudenoord naar Eykmanplein en v.v.
- haal het stoplicht op de Ingenhouzstraat en de Kardinaal de Jongweg weg en plaats dat op de Pieter Nieuwlandstraat naar de Kardinaal de Jongweg, of plaats bij beide een stoplicht
- Hard rijden ontmoedigen, zie mijn advies bij vorige vraag. Zorgen dat in navigatie de binnendoor routes niet worden weergegeven.
- Heb ik al bij de vorige vraag aangegeven
- Het de automobilist moeilijker maken. Drempels. Eenrichtingsverkeer
- Het doorgaande verkeer hier wordt nu eigenlijk aangemoedigd door de stoplichten en rotondes op de andere route naar de Kard. de Jonge en Oudenoord. Die mogen hier dan ook wel komen.

- Het gaat niet zozeer om de hoeveelheid auto's maar de grote zoals bijv vrachtwagens en bussen
- Het is mij opgevallen dat er veel mensen zijn die de spits mijden op de A2 en diverse routes door de wijk / stad gebruiken om op de andere wegen te komen zoals de a27 a28
- het lijkt korter dan via de oude noord naar kardinaal de jong weg door dewijl maar dat is het niet, er staan geen stoplichten behalve bij de merelstraat, nog een stoplicht maakt het onaantrekkelijk
- Het minder aantrekkelijk maken om met de auto er doorheen te rijden
- Het minder aantrekkelijk maken om voor die route te kiezen
- het moeilijker maken voor auto's om van de oudenoord naar tuindorp te rijden via adelaarstraat/willem van noortstraat/anthonius mattheuslaan of pieter nieuwlandstraat
- Het onaantrekkelijk te maken om er met de auto te rijden. Denk aan 30km zone en weg versmallingen
- Het verkeer mbv bewegwijzering naar verbindingswegen leiden ipv door de wijk, ondersteund door reisinformatie. Maak rijden door de wijk onaantrekkelijk door een weginrichting gericht op het langzaam verkeer. Onderzoek of een afsluiting mogelijk is
- Het verkeer zichzaggend door de straat. Dus parkeer, fietsenstalling en andere opstakels of aan de ene kant, of aan de andere kant van de straat af te wisselen Het aantal parkeer plekken hoeft dan niet te verminderen.
- Het zou niet mogelijk moeten zijn via WvN - Kaatstr de Monicabrug/WZW te bereiken, bijv door afslaan naar links vanaf Kaatstraat onmogelijk te maken.
- Hopakker aanpassen tot fietsstraat, zoals de Merelstraat.
- Ik kan nu niks bedenken. Ik woon in een zijstraatje van de Adelaarstraat waar hoge drempels werden geplaatst om drutke te verminderen maar het blijft een doorslijproute voor ongeduldige automobilisten. En dat is een grotere probleem wat mij betreft.
- Ik wil geen minder auto's maar beter veiligheidsmaatregelen zoals snelheidscamera's & dat de verwijderde drempel terug komt!
- Ja meer obstakels aanbrengen, zodat de auto's via de David v Mollemstraat gaan.
- Kardinaal de jongweg sneller laten doorrijden
- Knip bij de Monicabrug. Omdraaien rijrichting Weerdsingel O.Z.
- knip maken ter plaatse van Willem van Noortplein
- knip op de brug bij de Weertsluizen
- knip t.h.v. Draaiweg/Johannes de Bekastraat waar alleen de bus doorheen kan; 'afknippen' van inrijdmogelijkheid vanaf Oudenoord; 30km als snelheid met handhaving
- Knip zodat je niet meer via de adelaarstraat naar de andere kant van de stad kunt rijden
- knips maken, zodat doorgaand verkeer niet mogelijk is
- Koekoekstraat fietspad maken, zodat al het sluipverkeer dat via de Weerdsingel vanaf de Wittevrouwensingel komt wordt voorkomen
- Koekoekstraat niet meer toegankelijk maken voor auto's. Vanuit deze straat draaien veel auto's de Adelaarstraat op.
- -Kruispunt Ant.MATtheuslaan/Kardinaal de Jongweg autovriendelijker maken. Stoplicht staat daar nu erg lang op rood en kruispunt is onoverzichtelijk, dat zorgt ervoor dat meer mensen de doorsteek door de Pieter Nieuwlandstraat maken. -30km instellen
- lastig. iig geen eenrichtingsverkeer pieter nieuwland. bewoners WvN gaan vaak vanaf WvN via shell Pieter N. nr de snelweg. Als ze om moeten rijden en via kard. weg naar shell, dan krijg je rare capriolen! want lastige hoek daar

- Lastige vraag. Ontmoedigen om door de Adelaarstraat te rijden is een eerste optie. De maatregelen die ik eerder voorstelde kunnen daartoe m.i. zeker bijdragen. Een andere optie is het instellen van éénrichtingsverkeer.
- Maak er een auto te gast gedeelte van... en meerdere malen controleren op snelheid daar
- Maak er een echt goed functionerende doorgaande weg via Kardinaal de Jongweg van. Als dat goed doorstroomt, met verkeerslichten die doorstroming verbeteren, zal men de sluiproute minder gebruiken, z'ker als die 30 km zone wordt.
- Maak het een minder aantrekkelijke route door het aanleggen van effectieve verkeersdrempels
- Maak het lastiger, langzamer, ingewikkelder om de buurt te doorkruisen.
- Maak het onaantrekkelijk voor. Het doorgaand verkeer, door slimme combinatie van maatregelen: max snelheid verlagen, eenrichtingsverkeer omdraaien, drempels, stoplichten, alleen bestemmingsverkeer toelaten
- maak het voor auto's minder aantrekkelijk om deze route te nemen, of maak andere route aantrekkelijker
- maak kardinaal de jongweg tot stadsboulevard. dan komt er minder autoverkeer votulast in.
- Maar de voordelen zullen niet opwegen tegen de nadelen. Het verkeer zoekt z'n eigen weg door de wijk waar sowieso veel autobezitters wonen. Die zullen in het geval van vertragende en belemmerende maatregelen hun eigen (snelste) weg gaan zoeken.
- Maar kan ik pas vertellen als u mij vertelt over de effecten op de andere wijken. Wederom zeer sturende vraag. Ik heb nooit gezegd dat ik Minder auto's wil
- Maximum snelheid verlagen of meer obstakels. Auto's zullen dan een andere weg kiezen (via de Talmalaan).
- Meer drempels waar door het minder aantrekkelijk is om hard te rijden. Met name 's avonds veranderd de Willem van Noortstraat in een racebaan.
- meer ontsluitingsweg zoals deze eerder wel aanwezig waren, maar nu afgesloten zijn door jullie, ondanks vele bezwaren. Nu moet alles door 1 straat ipv het te verdelen over diverse straten. Wat ook zou helpen is VEEL minder lege stadsbussen zoals nu
- meer op snelheid en weggedrag controleren en beboeten. Het zijn de aso's die te hard rijden, op de stoep parkeren, en ongelukken veroorzaken, die het verkeer in de buurt negatief beïnvloeden. Die zullen bij meer controle de buurt gaan mijden.
- meer stoplichten
- Meer stoplichten die langer op rood staan en flitspalen.
- Meer straten uit laten komen op kardinaal de jongweg. Meer spreiding? Aparte autoroutes en aparte afgebakende fiets en wandelzones
- Meer uitvalswegen bijv 2 richting wittevrouwensingek
- Mensen stimuleren de auto te laten staan en de fiets te pakken. Alternatieven stimuleren.
- Milieuzone uitbreiden
- Milieuzone, eenrichtingsverkeer
- Minder aantrekkelijk maken door bijv drempels, versmallingen
- Minder aantrekkelijk maken om te doen (dus meer controle, minder snelheid), andere routes aantrekkelijker maken waar meer verkeer kan. Dit is een druk leefgebied wat geen doorkruisroute moet zijn
- minder aantrekkelijk maken om via die route de Kard. de Jongweg of Oudenoord op te rijden. Veel is sluihverkeer.

- minder aantrekkelijk maken voor doorgaand verkeer, door de snelheid aan te passen en eventueel meer stoplichten en drempels te plaatsen
- Minder aantrekkelijk maken, door bijvoorbeeld lageresnelheden.
- minder hard rijden, verkeersdrempels maken
- Minder huizen bouwen. Juist nieuwbouw inbreiding zonder eigen parkeerplek of parkeerplaats in de buurt. Ipv nu met eigen stalling. Nu huizen bij eigen parkeerplek. Schuld van de gemeente, mensen gaan nu met auto naar gamma ipv fiets
- Minder mogelijkheden om door route votulast te rijden. Minder afslagen op bijv. Kardinaal de Jongweg. Ik woon aan de Antonius Matthaeuslaan en zou het niet erg vinden om een langere route te nemen om thuis te komen
- Minder parkeren in de binnenstad. Diorgaande wegen doorgand houden.
- Misschien een knip in de weg bij het Willem van Noortplein? Maar dan moet je er natuurlijk wel voor zorgen dat het doorgaand verkeer niet door de straten gaat jakkeren die parallel lopen aan de Willem van Noortstraat.
- Mogelijk het invoeren van tol, zeker ook voor grotere vracht auto's. 'S avonds/'s nacht rijdt er ook erg veel zwaar vracht verkeer, trillingen hiervan zijn in het huis hoorbaar. Dit verkeer moet ook voorkomen worden.
- Om en berere vior rij route aan te leggen
- Onaantrekkelijk maken door bv inrichting en drempels, weerztand inbouwen. Alternatieve routd via draaiweg aantrekkelijker maken.
- onaantrekkelijk maken om door de willem van noortstraat te rijden. a la pieter van nieuwlandstraat parkeren alleen voor bewoners.
- Onaantrekkelijk maken voor auto's, langere wachttijden voor rood licht bijvoorbeeld.
- Onaantrekkelijker maken om door de Adelaarsstraat te scheuren door bijvoorbeeld lagere snelheid via vluchtheuvels/drempels (zie vorige antwoord). Een andere mogelijkheid is om net zoals bij de Tolsteegsingel het een fietsers-voorrang straat te maken.
- Ondergrondse tunnel, alleen bestemmingsverkeer in Adelaarstraat of omrijden via Omloop
- Onderzoek instellen naar mogelijk criminele activiteiten in Le Pacha (Bemuurde Weerd O.Z.). Deze zaak trekt veel ongewenst en asociaal verkeer (rondjes blijven rijden/ hard rijden/ 'stadsrally' s') alsook parkeerproblemen
- Ontmoedigen d.m.v. het 'boulevardeffect', m.n. 'de racers' hebben hier meestal niets te zoeken. Ik begrijp ook dat de Kardinaal de Jongweg en de Oudenoord hierdoor extra belast worden. Niet leuk voor die omwonenden. Het is er wel breder.
- Ontmoedigen door drempels/eenrichting + aantrekkelijk maken om gebruik van doorgaande routes die geschikter zijn voor autoverkeer zoals de Talmalaan
- Ontmoedigen door middel van snelheidsverlaging en andere inrichting (meer ruimte voor fiets en voetgangers)
- Ontmoedigen met drempels en lagere snelheid.
- ontmoedigen van autoverkeer door 30 km zones, handhaving 30/50 km
- Ontmoedigen verbinding binnenstad via Koekoekstraat en routr kard. De jongweg van oudenoord via talmalaan
- Ontmoedigen. 30km zone. Smal. Brede troittoirs. Automobilisten moeten alleen nog de ringwegen willen pakken
- ontmoedigingsbeleid: plaatsen van drempeltjes, verkeersregelaars tijdens de spits die het doorrijden ontmoedigen. enig doorgaand verkeer zul je in een stad houden - te veel verkeer omleiden leidt (door meer km) uiteindelijk tot meer luchtvervuiling.

- onze wijk niet zo vol stoppen met steeds meer woningen. het verdichten van de stad zorgt voor heel veel autoverkeer. de 2500 woningen die gerealiseerd zijn en worden gaan zorgen voor een nog grotere verkeersdruk.
- Oplossing zoeken ipv drempels ( dat kan niet vanwege de scheuten in huizen) zebrapaden en in spitstijd alleen bestemmingsverkeer
- parkeergarage aan rand van wijk/stad.
- parkeergelegenheid buiten de ring en dan bushuttles naar het centrum
- Parkeerplaatsen voor bewoners uit die wijken ipv voor het huis dichterbij de kardinaal de jongweg
- Pieter van Nieuwandstraat en Adelaarstraat en Willem van Noortstraat ontmoedigen van en afsluiten voor sluipverkeer
- Plaatsen van een bussluis in de Adelaarstraat tussen kruizingen met de 'Bemuurde Weerd Oostzijde' en 'Gruttersdijk', zodat Buslijn 1 nog wel door kan rijden, maar doorgaand verkeer tussen Oudenoord en de Kardinaal de Jongweg geblokkeerd wordt.
- Proberen toestroom naar kard d jongweg te verzamelen op 1 weg en die aanpassen op veel autoverkeer. Wellicht 3 rijbanen waarbij in 1 rijstrook wisselt bij de ochtend en avondspits
- Probleem is Pieter Nieuwlandstraat, die zou autoluw gemaakt kunnen worden. Echter, dan wordt Ingen Houszstraat waarschijnlijk de route naar Kardinaal de Jong. Ingen Houszstraat zal dan dus ook aangepakt moeten worden: autoluw maken.
- Ring voor het centrum maken, flitsers plaatsen
- Route via draaiweg stimuleren dmv beter rijgemak. Flitspalen om de route via Willem van Noortstraat onaantrekkelijker te maken voor hardrijders (naar mijn mening de meest storende groep ivm geluidsoverlast en veiligheid).
- Snelheid lager, drempels, verkeerslichten. Ontmoedigt doorgaand verkeer als er tenminste een goed alternatief rondom de wijk is met goede doorstroom. Dan loont afsnijden dwars door de stad niet meer
- Snelheid omlaag en auto te gast, meer ruimte voor fietsers en voetgangers
- Snelheid omlaag, smallere straat, drempels
- Snelheid streng omlaag, goed handhaven (boetes via flitsers en zichtbare politiemannen die bonnen uitdelen) en de rest accepteren.
- Snelheid verlagen en meer ruimte voor voetgangers en fietsen zodat het minder aantrekkelijk wordt voor auto's.
- Snelheid verlagen naar 30 km, dus woonwijk van maken en meer drempels aanleggen.
- Snelheidsbeperking, wegen versmallen, obstakels vermeederen, vrachtverkeer verbieden, zo mogelijk bussen verbieden of verminderen. Verhoogt ook fietsveiligheid en oversteken
- Sowieso het OV niet meer door deze straten laten rijden, maar via de Willem Dreeslaan. Voor het overige autoverkeer de straten zo inrichten dat er alleen bestemmingsverkeer kan rijden.
- Sterk ontmoedigen en vooral voor snellere alternatieven te zorgen. Bijv: digitale borden waarop staat dat deze route erg druk is momenteel, met een alternatief.
- Stop met de knip op de Monicabrug. Daardoor rijdt niemand meer van Utrecht-W est de stad in. Men is nu gedwongen om via Oost de wijk in te rijden.
- stoplicht bij het Shell station, gekoppeld aan een betere doorstroming bij Ingehouszstraat/Juliusstraat naar de Kardinaal de Jongweg
- Stoplicht normaal op groen
- stoplichtdosering bij het kruispunt Kaatstraat/Oudenoord (al een aanbeveling uit ca. 2001)
- Stoplichten

- Stoplichten eerder beter op elkaar afstemmen.
- Stoplichten vaker op rood, doormiddel van tijdelijke borden aangeven de weggebruikers te attenderen op dat ze beter een andere weg kunnen kiezen.
- stoplichten, eenrichtingsverkeer
- tja..., meer hinderlijke paaltjes en drempels of bloembakken..?!?
- Toe- en doorstroom van en naar het centrum meer via grotere doorgaande wegen aantrekkelijk maken (zoals Oudenoord), bv door snelheid op votulast te verlagen naar 30km/uur, minder stoplichten of betere groene golf systeem op die grotere wegen.
- Toevoer via Kaatstraat beperken middels afstelling VRI, zebrapaden
- Tunnel zou helemaal ideaal zijn maar onhaalbaar.
- uit de nota :Circa 70 van alle spitsverplaatsingen binnen 15 kilometer, waarvan 51 per auto : maak het voor deze groep zo aantrekkelijk mogelijk om fiets of openbaar vervoer te kiezen.
- Uitgaand verkeer vanaf Oudenoord via Draaiweg naar K. de Jongweg Doorgaand verkeer vanuit West voorkomen Eenrichtingsverkeer
- Uitsluiten groot werkverkeer. Plaatsen palen zoals op de brug tegenover de Munt.
- Utrecht heeft bijna geen doorgaande routes meer met voldoende capaciteit. De meeste zijn afgewaardeerd, vol obstakels of maken een grote omweg. Er is behoefte aan MEER ipv MINDER doorgaande en kortere routes zodat het verkeer zich kan verspreiden.
- Utrecht veel dichter bebouwen (niet van die lullige 6-hoog flatjes) en daarbij huidige normen mbt parkeerplekken loslaten. In buitenlandse grote steden is het ook normaal geen auto te hebben, je verplaatst je per fiets/metro/bus/lopend.
- vanaf centrum en zijstraten langs oudenoord en rode brug
- Vanaf de snelweg meer doseren. Meer en beter gebruik maken van Transferia, desnoods gratis maken en betalen voor OV gebruik. Eventueel knips invoeren zoals in Groningen.
- Vb tolsteegsingel
- Verbod op grote vrachtwagens die niet bestemming in deze buurt hebben maar verderop in de stad of uit de stad komen. Deze rijden nu niet via Draaiweg maar via Antonius Matthaesuslaan naar Kardinaal de Jongweg. Busbaan verleggen, want rijden te hard
- Verder ontmoedigen (lang wachten bij stoplicht voor doorgaand verkeer)
- verkeerslichten a la de knip in de willem van noort, obstakels
- Volgens mij rijden -met name jongeren die in andere wijken wonen- vaak rondjes door de stad met de auto, met name 's avonds. Dus niet zozeer om van A naar B te komen. Verder rijden vooral 's avonds en 's nachts er veel taxi's en die rijden ook hard
- Votulast is niet ingesteld op druk autoverkeer. Die beperking geldt ook voor de bewoners en bezoekers van de wijk. Even zwart/wit: toegangscontroles en ook minder parkeervergunningen zodat het rustiger wordt.
- wanneer er een knip komt op de kardinaal de Jongweg en men daar mij het ingenhousplantsoen linksaf zou mogen komt er 30 minder verkeer door de A.Matthaesuslaan. men wordt nu gedwongen door te rijden en komt door onze straat.
- Wat suf: Lees mijn eerdere antwoorden. En maak in het vervolg een betere vraagvolgorde.
- weer de auto
- Weertsingel westzijde alleen toegankelijk maken voor nooddiensten
- Weg minder toegankelijk maken
- Wegafsluiting tov brug Vanaf kaatstraat alleen naar rechts de oudenoord op 30 km/u met traject controle. Het alternatief kardinaal de jongweg draaiweg promoten
- wegen versmallen, drempels, plantenbakken



- Wegversmalling, 30km zone met goede controle daarvan, meer stoplichten. De tijd die het dus schijnbaar loont om deze route te keizen moet je verlengen om dus minder aantrekkelijk te maken
- Wellicht een idee om er een 'fietsweg' van te maken. Auto's mogen er wel komen, maar dienen zich aan het fietsverkeer aan te passen.
- wild idee: nieuwe weg langs spoort tussen Allendeplein en Oudenoord en dan doorgaand verkeer afsluiten bij bestaande brug over Vecht? Verder moeten de straten ogen als woonwijk, niet als doorgangstraat. Gaan ze vanzelf rustiger rijden of omrijden.
- Woonerf van maken met obstakels (zoals bloembakken). Verbieden voor anders dan bestemmingsverkeer.
- Zelfde ontmoedigingsbeleid als bij Monica brug; stoplichten die kort op groen en lang op rood staan. Of verkeer van recht voorrang geven. Het nu te aantrekkelijk om ze wegen te gebruiken
- Zie antwoord bij vorige vraag. automobilist ontmoedigen om erdoor te rijden. Dus plantenbakken, klinkers, brede stoepen en brede (andere kleur) fietstroken) Auto te gast
- Zie ook eerder antwoord. Maak PN straat minder aantrekkelijk om door te rijden. De straat is al jaren 30 km str: Pak als gemeente nu eindelijk eens de verantwoordelijkheid op om deze straat ook daadwerkelijk in te richten als een 30 km straat!
- Zie punten bij de vorige vraag en het tot een 30 kilometer gebied omdopen. Doorgaand verkeer zal dan (hopelijk) voor de snellere weg kiezen.
- Zie voorgaande opmerking. Vooral stremming van doorgaand verkeer pieter nieuwlandstraat. Mogelijk in combinatie van ontmoediging toestroom doorgaand verkeer en verbetering kruispunt anth. Mattheuslaan - kardinaal de jonghweg (hoek rechtsaf).
- Zie vorig antwoord: knip aan beide zijden W van Noortplein. Verder: ook buurtbewoners kunnen minder auto's gebruiken. Heeft iedereen zijn tweede vergunning echt nodig? Kan die 2de auto niet in parkeergarage Wittevrouwen (tariefsverlaging)?
- zie vorige punt: maak er een fietsstraat van met een lage maximumsnelheid. en zorg dat de politie aan het begin flink handhaaft zodat automobilisten doorhebben dat ze beboet worden als ze zich er niet aan houden
- Zie vorige vraag
- Zie vorige vraag
- Zie vorige vraag
- Zie vorige vraag, een bussluis op het Willem van Noordplein.
- zoals gezegd: auto's te gast maken. Zo lang auto's ruim baan gegeven wordt, hebben andere verkeersdeelnemers daar hinder van. Draai het om. Zet voetgangers en fietsers bovenaan. Ook beter voor het milieu en onze gezondheid.
- Zorg ervoor dat andere wijken minder geknepen worden dan wordt deze buurt ontlast.
- Zorg voor goede doorstroom naar de Talmalaan, een straat waar voetgangers amper voorkomen en de fietsers nemen daar al de parrallelgelegen fietsstraat (Troelstralaan).
- Zorg voor goede uitvalswegen en een goede ringweg. Verbied auto's en maak openbaar vervoer gratis
- Zorgen dat de auto's 'te gast' zijn: ik vind de situatie die op een aantal delen van de singels is aangelegd goed: weinig ruimte voor auto's, veel ruimte voor fietsers: auto's houden hierdoor meer rekening met fietsers en rijden langzamer.
- zorgen dat de snelheid noodgedwongen drastisch naar beneden gaat, tomtom vragen om deze route uit de planner te halen, betere wegbewijzing voor verkeer van buiten, zoals vrachtwagens voor bevoorrading van de binnenstad

- Zorgen dat er een andere doorgaande route komt; draaiweg bv. Eenrichtingsverkeer, drempels, camera's,
- Zorgen dat het geen hoofdverbindingroute meer is.
- zorgen dat het minder aantrekkelijk is om die route te rijden
- Zorgen dat het verkeer via de Adelaarstraat naar links (richting centrum) makkelijker kan doorrijden. Stoplicht springt al na 3 auto's steeds op rood en dan is het lang wachten. Files lopen dan tot de molen. Beter doorstroom?
- Zorgen dat je niet vanaf de Oudemoord naar de Kardinaal de Jongweg kan komen via de adelaarstraat. Bijvoorbeeld door het te laten stoppen op het Willem van NoortPlein.
- Zorgen voor betere ontsluiting van de binnenstad (met bijvoorbeeld groene golven op bredere wegen).
- Zorgen voor een goede en veilige fietsroute zodat misschien meer mensen de fiets nemen.
- Zorgen voor transferia aan de rand van de stad
- Zou verkeer kunnen worden aangemoedigd om te parkeren in een transferium en verder te rijden in openbaar vervoer of met fiets?
- Het verkeer beter verdelen bij het uitrijden van het centrum.
-

## V6.2 Heeft u ideeën om te zorgen dat er minder auto's door de buurt rijden? – Nee, want

### Er zijn weinig alternatieve routes

- het is de enige manier om op de kardinaal de jong weg te komen
- Er zijn al zo weinig routes om te kunnen rijden
- Er zijn ook weinig andere opties om om te rijden
- er is ruimte nodig om verkeer in en uit de stad te laten rijden en dit is een van de laatst overgebleven mogelijkheden om de stad in en uit te komen met de auto.
- Een van de weinige ontsluitingen naar de kardinaal de jong weg
- Durf niet te zeggen hoe ze dan moeten rijden
- Door de knip op de weersingel is er m.i. geen andere route meer mogelijk voor wijkbewoners en stadbezoekers. Logisch gevolg lijkt mij. Auto's wren zet kwaad bloed.
- dit is de ENIGE route waardoor wij als bewoners onze wijk uit kunnen, en de doorstroming is momenteel prima. Deze straten herinrichten met nog meer aandacht voor fietsers en OV zorgt alleen maar voor meer opstoppingen, vertragingen en frustraties
- Dit is de enige route omdat alle andere routes onmogelijk zijn gemaakt (via de Oudenoort en de weersingel westzijde wordt het autoverkeer totaal ontmoedigd.
- Is een handige route
- Is er een goede d tour route? Nee.
- ik zie geen andere route
- Weet niet hoe het omgeleid zou kunnen worden
- wat is dan het alternatief route. sommige route zijn zo smal en hebben éénrichtingverkeer.
- volgens mij zijn er geen goede alternatieven om de stad uit te komen.
- Over de hele dag gezien vind ik de drukte meevallen. Bovendien zijn er weinig alternatieven en is dit gewoon een vd weinige doorgaande routes
- Ken de alternatieven onvoldoende
- Is er voor deze gebruikers een beter alternatief?
- is er een alternatief?
- ik zie zo gauw geen alternatieven.
- Ik zie weinig alternatieven zonder enorm om te rijden
- ik rijd zelf op de fiets en ken de omliggende alternatieve routes voor automobilisten niet goed
- Er zijn weinig alternatieve toegangswegen. Het minder aantrekkelijk maken van de genoemde wegen, betekent dat de andere toegangswegen verstopt raken.
- Er zijn geen alternatieven, utrecht binnenstad bereiken is zowel voor bewoners als bezoekers drama. Goed gedaan utrecht.
- Er is geen goede alternatieve route
- Dit is nodig, deze straten vermijden zorgt voor veel extra reistijd, er zijn geen goede alternatieven
- alternatieve routes kunnen heel vele kilometers om zijn. Om vanaf omgeving croeselaan naar richting Hilversum te komen. A12/A27 is file en omrijden.
- Zou hiervoor andere route moeten worden gevonden

- ik weet niet wat voor soort auto's dit zijn en of het wel/niet aantrekkelijk is om via Kardinaal de Jongweg te rijden. Zelf rijd ik ook af en toe met mijn auto naar mijn huis. Er is dan niet echt een alternatief voor deze route
- Ik weet niet precies wat hij bestemming en hoe ze anders kunnen rijden
- Ik weet niet of het omgelegd kan worden dus andere route
- cruciaal om Breedstr-buurt te bereiken (inkomend en uitgaand) vanaf West. Uit deze buurt richting West kent geen alternatief, richting Oost langs Janskerk leidt auto's langs (te) groot deel binnenstad

### **Problemen met rijsnelheid en doorstroming**

- Je kan auto niet weren en moet je ook niet willen. Dat verkeer hoort ook bij stad. Je kan wel de snelheid verlagen maar aub ophouden met autootjes pesten door stoplichten te knijpen etc. Dat is tenenkrommend.
- Ik vrees dat t niet tegen te houden is. En er blijven jokers die op n motor met enorm hoge snelheid genoemde straten door willen rijden. Die hoor je van ver aankomen en nog langs wegsjezen.
- Ik ben woonachtig in de buurt en wil gewoon normaal naar de KdJ of Oudenoord kunnen rijden als dat nodig is. Er hoeft dus wat mij betreft niets gedaan te worden aan de hoeveelheid verkeer. Er moet wel gewerkt worden aan de snelheid ter plekke.
- Het aantal auto's is wat mij betreft niet het probleem, de snelheid wel
- Er zullen altijd veel wijkbewoners op die manier de stad in of uit willen. Gedwongen langzamer is beter dan (eenzijdig) afsluiten.
- Er is geen betere doorstroming mogelijk op dit gedeelte als het op verlengstukken ervan toch weer vastloopt. Snelheidscontrole voor auto en regelmatige verkeerscontrole voor fietsers kan wel helpen.
- auto zoeken ook hun snelle doorgang route, waarschijnlijk ontmoedigd een fietsstraat hen tenslotte zijn ze te gast. Waar ik ook bang voor ben dat ze andere routes gaan kiezen zoals de Willem Arntszkade, Van Humboldtstraat etc.
- ýk denk dat het meeste verkeer komt van de bewoners zelf, uit de buurt, maar ook van de buurten die verder naar het centrum liggen. Ik pleit niet voor minder verkeer, maar een beter wegennetwerk dat zorgt voor een snellere doorstroming.
- vrijwel iedereen die hier rijd moet hier of in een aangrenzende buurt zijn. De oplossing zit in een betere doorstroming.
- Veel mensen moeten gebruik maken van deze route
- Opmerking: zou er een vermindering van doorgaand verkeer doorgevoerd gaan worden, moet dat niet ten koste gaan van doorstroom bestemmingsverkeer. Vogelenbuurt is door al het knijpen nu al te slecht bereikbaar voor gemotoriseerd bestemmingsverkeer!
- Snelheid naar 15.. drempels.. obstakels plaatsen
- Utrecht is lastig voor auto verkeer, ik vind de hoeveelheid niet zozeer storend, meer de snelheid waarmee gereden wordt
- Zijn belangrijke kruispunten waar dat bijna niet mogelijk is
- De hoeveelheid stoort mij niet, alleen de snelheid moet omlaag.
- De auto's zijn wat mij betreft welkom alleen rijden er teveel automobilisten met een asociaal harde snelheid en dat voelt gevaarlijk
- De oudenoord wordt bereden als een snelweg, doe daar eens iets aan

- De stad staat al compleet op slot tijdens de spits, er moet een beter alternatief komen, bijv kard de jongweg meer banen, langer groen voor autos in spits. Doorgaand verkeer vind anders andere weg in wijk en zorgt voor nog meer overlast
- mensen willen toch graag een auto gebruiken. Wèl slim om de snelheid zo laag te maken dat het gebruik qua snelheid onaantrekkelijk zal zijn. Ook zieke mensen moeten vervoerd kunnen worden.
- Het gaat er voornamelijk om dat er langzamer wordt gereden waardoor je makkelijk kunt oversteken

### **Vrees voor gevolgen eigen mobiliteit**

- op het moment als je met de auto naar bijv. amsterdam wil dan dien je al via deze wegen te gaan, om de stad heen. Als dit ook nog wordt beperkt is het niet meer gangbaar om de auto te pakken naar of van utrecht.
- Als bewoner van de vogelenbuurt moet ik met de auto ookweg kunnen. En dat geldt natuurlijk voor alle bewoners.
- Als bewoner rijd ik dagelijks al om door verschillende maatregelen. Effect is meer luchtverontreiniging hierdoor
- Als bewoner heb ik al last van de maatregelen tot nu toe in de buurt
- Minder auto's door de buurt, betekent slechtere bereikbaarheid voor de bewoner. Het doorgaande verkeer neem ik dus voorlief.
- anders kom ik zelf de wijk niet meer uit.
- Bij bijv. het aanbrengen van obstakels worden ook bewoners getroffen, terwijl het al flink wat tijd kost om de stad uit te komen.
- Buurten moeten bereikbaar blijven en ontsloten worden naar buiten.
- dat gaat bewoners ook belemmeren. het is wat het is.
- de doelstelling 'minder auto's door de buurt' is niet realiseerbaar door het stilleggen van verkeer. De bewonersdichtheid is enorm. Als bewoner van de Oudenoord moet ik wel van deze (praktisch onmogelijk gemaakte) wegen gebruik maken.
- Dit heeft per definitie ook consequenties voor de auto's uit de buurt zelf. De doorstroming voor auto's is al veel slechter geworden door de maatregels bij de Weerdsingel. Het is prima fietsen en wandelen in de wijk.
- Dit is de enige acceptabele optie om Utrecht uit te komen, juist een soepele geleiding van het autoverkeer de stad uit kan bijdragen aan een veiligere omgeving
- dit is de ENIGE route waardoor wij als bewoners onze wijk uit kunnen, en de doorstroming is momenteel prima. Deze straten herinrichten met nog meer aandacht voor fietsers en OV zorgt alleen maar voor meer opstoppingen, vertragingen en frustraties
- Door bijvoorbeeld de kaatstraat af te sluiten voor doorgaand autoverkeer beperken we als bewoners ook onze eigen mogelijkheden om de westkant van Utrecht te bereiken.
- Doorgaand verkeer is zeer beperkt. Ik zou graag feiten zien waarop jullie dit baseren. Feit is dat met de bouw van zijdebalen de gemeente zelf de grootste veroorzaker is van meer auto bewegingen door de straat omdat er 1000 p-plekken bij zijn gekomen
- er moet ook een doorgaande weg door de buurt blijven
- Er zullen altijd veel wijkbewoners op die manier de stad in of uit willen. Gedwongen langzamer is beter dan (eenzijdig) afsluiten.
- geen probleem, wil geen maatregelen die ook bewoners treffen

- het idee zoals op weerdsingel westzijde is uitgevoerd levert nog meer vertraging op. Ik vind dus geen verandering het beste omdat dat het minst risicovol is voor verslechtering en meer vertraging en geldverspilling.
- Het is al ontzettend lastig om de buurt in en uit te rijden
- het is belangrijk voor de stad dat deze goed bereikbaar is en dit is een van de belangrijkste toeganswegen naar mijn iedee. (kijk naar het gooilaan, dat is een drukke bedoeling geworden sinds de verandering
- het is ook belangrijk om de bereikbaarheid goed te houden. Die is op veel plaatsen in Utrecht al vrij slecht.
- het verkeer zal toch ergens langs moeten
- ik maak daar als bewoner ook zelf gebruik van
- Ik rijd zelf ook vanuit de Bemuurde Weerd naar de kardinaal de jong weg
- ik wil zelf ook makkelijk de buurt uit kunnen rijden.
- Ik woon er, en doe er dus aan mee
- Ik woon zelf in de Lijsterstraat en rijd daar dus ook doorheen. En ik wil zowel naar de Oudenoord kunnen rijden als naar de Kard de Jongweg.
- Ik woon zelf in de wijk. Dit is nou eenmaal de snelste weg uit de stad met de auto. Aangezien ik niet hoop dat jullie deze routes minder snel maken is dat geen optie.
- Je moet de stad uit kunnen
- Mijn bezoek rijdt ook ook dwars door de wijk op weg naar mijn huis. Ik zou niet weten hoe dat anders moet.
- Utrecht is al zo moeilijk bereikbaar/doorgaanbaar met de auto dus laten we aub niet alles voor de automobilist onmogelijk maken!
- Verkeer nog meer omleiden zorgt voor meer problemen voor de mensen die in deze wijken wonen. Er moet vooral rekening gehouden worden met snelheid, en veilige oversteekpunten
- Vind het logisch dat dit gebeurt. Ik vind het zelf ook vervelend om ver om te moeten rijden.
- Voor mij is het een manier om de stad uit te rijden. Als dat nog moeilijker wordt, wordt de overlast voor bewoners mogelijk hoger
- vrijwel iedereen die hier rijdt moet hier of in een aangrenzende buurt zijn. De oplossing zit in een betere doorstroming.
- Wel handig om van mijn woning in Pijlsweerd Zuid de stad uit te kunnen :-). Meestal via route Acaciastraat-rode brug ev. Pijlsweerd Zuid raakt wel erg ingeklemd! We kunnen onze eigen wijk niet doorkruisen. Vanwege de slimme routes erg veel vertraging
- Ik ben woonachtig in de buurt en wil gewoon normaal naar de KdJ of Oudenoord kunnen rijden als dat nodig is. Er hoeft dus wat mij betreft niets gedaan te worden aan de hoeveelheid verkeer. Er moet wel gewerkt worden aan de snelheid ter plekke.
- Ik ben zelf bewoner en moet voor mijn werk het hele land doorrijden. Ik ben erbij gebaat zo snel mogelijk op de ring en snelweg aan te komen, ik wil daarom zelf ook liefst zo min mogelijk door woonwijken rijden.
- ik ben zelf ook buurtbewoner die vaak naar snelweg moet. Met de knijp bij de monicabrug is die kant geen optie meer. Dus het moet wel via de andere kant.
- Ik maak zelf ook gebruik v deze route en wil mijn auto tot aan mijn deur willen parkeren
- Ik mort met de auto door deze straten. En wil graag dat de fietsers stoplichten krijgen want ze steken zonder te kijken over, levrnsgevaarlijk. Dus iov minder autos graag fietsgedrag aanpassen

- Je wilt de buurt wel open houden. We willen zelf toch ook zowel naar west als oost de wijk uit kunnen? Bovendien zijn al die omrijdconstructies over ringwegen per saldo milieuonvriendelijker.

### **Vind het prima zoals het is**

- Voelt niet als een probleem. Mocht het dat toch zijn, is een 30km zone en drempels voldoende ontmoediging.
- Vlg mij wordt het meeste al buitenom geleid, vind het wel meevallen te s
- vind het prima zoals het nu is
- Vind het autoverkeer niet hinderlijk. Zolang er uiteraard gehouden wordt aan het snelheidslimiet.
- Niet nodig. Wel nodig is handhaven op snelheid
- Is prima zo
- ik vind het prima zo
- Ik vind het niet te druk.
- Ik vind het doorgaand verkeer ontzettend meevallen.
- ik heb geen problemen met het autoverkeer door de buurt en vrees dat de aanpassingen die de gemeente wil maken directe gevolgen zal hebben voor mijn eigen mobiliteit door de wijk.
- Ik heb geen probleem met dat autoverkeer. De wijk/stad moet wel bereikbaar blijven. De gemeente moet zorgen dat de doorstroom blijft. Verkeer op de Pieter v. Nieuwlandstraat staat vast doordat de Kardinaal de Jongweg niet goed genoeg doorstroomt.
- Ik heb er geen last van en ik gebruik de route zelf ook om op de snelweg te komen.
- ik heb er geen last van
- ik ervaar in zijn geheel geen overlast. Ik heb het idee dat er een oplossing wordt gecreëerd voor een niet bestaand probleem. Ik maak al 20 jaar frequent gebruik van deze straten zonder probleem. Zonde van het geld en de overlast vd werkzaamheden.
- ik ervaar het niet als druk
- Ik ervaar dit niet als vervelend
- Geen last van.
- Geen last van
- Gaat prima zo
- Extra maatregelen zijn niet nodig
- Er is nu niks mis mee.
- De Kaatstraat - Adelaarstraat - Willem van Noortstraat - Pieter Nieuwlandstraat - Antonius Matthaeslaan zijn doorgaande wegen in onze buurt. Prima dat daar auto's rijden.
- dat hoeft niet
- Dat is niet nodig. Er rijden in verhouding niet zoveel auto's door de straat. Het is alleen een beetje sruk in de ochtendspits, maar dat duurt niet langer dan 20 tot 30 minuten. De rest van de dag is het een rustige weg.
- ben niet overtuigd van de noodzaak. Onderzoek na laatste maatregelen bij oudenoord lijkt me nodig. Deze maatregelen zorgen er nu voor dat ik meer de Pieter Nieuwland straat gebruik. Ook rij ik nu 5 km meer met de auto bij 50 van mijn ritten.
- Deze vraag is suggestief. Het gaat ervanuit dat ik wil dat er minder auto's door de buurt rijden. Maar dat hoeft niet van mij.

- Dit is naar mijn inziens niet nodig.
- Er hoeft geen minder verkeer door de straat te rijden. Utrecht is al genoeg autoluw gemaakt. Voetganger hebben totaal geen last van het verkeer. Het is beter als de Gemeente Utrecht de criminaliteit beter gaat aanpakken
- Er hoeven niet minder auto's door de wijk te rijden.
- Niet noodzakelijk. Je moet hier niet knijpen of vertragen maar bv de route via kardinaal de jong versnellen. Dan kiest verkeer hier vanzelf voor
- Er zijn genoeg stoplichten die de drukte verminderen
- Geen noodzaak, doorstroming is van groter belang
- geen probleem, wil geen maatregelen die ook bewoners treffen
- Heb geen overlast
- Het autoverkeer is niet overmatig en dit is een belangrijke verbindingsweg tussen twee punten in de stad.
- Het valt wel mee, de overlast. Het is meer een hype om auto's te weren
- Het verkeer valt mee, door deze route aantrekkelijk te maken zorg je voor een onevenredige belasting van andere wegeb
- Het is een openbare weg en prima geschikt om doorheen te rijden. Het rijdt bijna altijd goed door en het is geen enkel probleem dat sommigen mensen deze weg gebruiken
- Het is helemaal niet te druk in de buurt. Als ik b.v. uit het wijk de Ant. Matt.laan op wil draaien met de auto of de fiets, dan kan dat altijd zeer makkelijk.
- ik denk dat verkeer onvermijdelijk is en daarnaast niet hinderlijk.
- ik vind het verkeer in deze straten best meevallen. Ik vind het vooral erg druk op de Kardinaal de Jongweg, waar het in de spits vaak filerijden is.
- Ik vind niet dat er minder auto's moeten rijden hier.
- Ik vind zelf niet dat er te veel autoverkeer rijdt en deze route zorgt ervoor dat de route Kard.de Jongweg-Talmalaan-Draaiweg-Oudenoord niet te druk wordt.
- ik vind het niet erg zolang als hen op de grotere wegen blijven.

### **Meer bestemmingsverkeer dan doorgaand verkeer**

- alle mogelijke maatregelen raken OOK de bewoners en overig bestemmingsverkeer. Ik heb als bewoner géén zin in extra lang wachten bij verkeerslichten (denk aan Oudenoord-Weerdsingel WZ: wáárdeloos!) of eenrichtingsverkeer om gebruik te ontmoedigen.
- Mensen moeten naar hun bestemmingen rijden.
- Wat is bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. Moeilijk vast te stellen. Als de wegen te smal worden hoe moet de bus er dan door.
- Wat is doorgaand verkeer? De meesten lijken mij toch de bewoners zelf of bestemmingsverkeer (bezoekers/ bestelbusjes e.d.) die naar de buitenweg willen of er vanaf komen.
- Bestemmingsverkeer moet nu eenmaal de stad in en uit. Het verkeer moet toch een route kiezen en vanaf Oudenoord zijn er weinig tot geen redelijke opties als aan de oostzijde van de stad moet zijn. Minder verkeer is dus geen optie, veiliger wel.
- lastig om scheiding te maken tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. Je wilt niet dat bestemmingsverkeer moeilijk de wijk in of uit komt
- M.i. is het grootste deel wat deze route neemt wijkgebonden en bestemmingsgericht, ben benieuwd of het onderzoek dit kan aantonen



- Ze moeten wel want zijn onderweg naar hun bestemming via deze weg omdat andere wegen door de gemeente zijn verpest
- Het is nou eenmaal bestemmingsverkeer
- U suggereert dat het om bijvoorbeeld dagjesmensen of recreatief verkeer gaat, maar mijn verwachting is dat het (net als ik) mensen zijn die van huis naar werk of vice versa rijden.
- Het is veel woonwerkverkeer uit de buurt, dus die moeten hier toch doorheen
- Mensen moeten nu eenmaal naar hun werk of andere plekken buiten de stad kunnen komen. In een wijk met veel gezinnen zijn die er nu eenmaal. Het meest gevaarlijke zijn de auto's met jongemannen die overal doorheen racen
- Mensen moeten nu eenmaal naar en van hun werk.
- Je moet toch van je huis naar werk kunnen en omrijden kost 3x zoveel tijd
- Als iemand die woont en werkt in deze buurt en de binnenstad, en al zoveel mogelijk op de fiets doet, wil ik niet gehinderd worden door nieuwe verkeersmaatregelen als ik eens een enkele keer de auto moet gebruiken.
- Dat verkeer moet gewoon Utrecht uit kunnen. Mocht je willen dat er mensen in de omliggende buurten blijven wonen en werken dan moeten ze zich kunnen verplaatsen. Er wonen meer mensen (oa door splitsingen), die moeten verplaatsen. En parkeren...
- Inwoners moeten toch van en naar het werk.
- Ýk denk dat het meeste verkeer komt van de bewoners zelf, uit de buurt, maar ook van de buurten die verder naar het centrum liggen. Ik pleit niet voor minder verkeer, maar een beter wegennetwerk dat zorgt voor een snellere doorstroming.
- Ik rijd zelf ook over Adelaar/Pieter Nieuwland naar de kardinaal de Jong ivm werk, omdat ik inwoner ben van Vogelenbuurt. Ik zou het vervelend vinden als mijn route wordt gehinderd. Swel bdn ik voor aanpassingen snelheid in de Pieter Nieuwland.
- ik zou het jammer vinden als er bijvoorbeeld minder bezoek komt, vanwege heftige maatregelmaatregelen. Misschien met een pasje te werken of het scannen van kentekens dat bewoners wel dit gedeelte in kunnen en bezoek dan met een pas of code
- Dit zijn met name bewoners die naar hun werk gaan
- Het is al zeer slecht bereikbaar voor auto's en gemeente houdt geen rekening met bewoners die van auto afhankelijk zijn voor werk op deze route
- Als je er niet hoeft te zijn ga je niet onnodig lang binnendoor rijden
- dat doorgaand verkeer zal de minderheid zijn. maatregelen zijn altijd vervelend voor een deel van de bewoners en zorgen voor meer omrijkilometers van de auto's
- Iedereen moet toch van /naar huis kunnen rijden. Deze wegen gaan niet sneller dan om de wijken heen rijden.. het is geen sluiproute.
- Ik vermoed dat er hier voornamelijk sprake is van bestemmingsverkeer en economisch verkeer.
- Is het werkelijk zo dat er een teveel aan doorgaand verkeer is? Ik woon aan de Ant. Matthlaan. en merk al een groot verschil sinds de aanpassingen aan de Oudenoord van een paar jaar terug. Het is veel minder druk op alle dagdelen.
- Is noodzakelijke ontsluitingsroute voor veel wijken zoals Pijlsweerd, Votulast. Naar mijn idee is meeste autoverkeer bewonersverkeer en niet doorgaand
- ik geloof niet dat er veel doorgaand verkeer is. het gaat allemaal om verkeer dat uit de binnenstad of de wijk in of uit gaat en hier toch al moest zijn.

**Auto's moeten ergens naar toe / buurt moet bereikbaar blijven**

- de auto's moeten ergens rijden
- De auto's moeten toch ergens rijden
- De buurt moet wel toegankelijk blijven per auto
- De stad moet bereikbaar blijven
- De wijk moet bereikbaar blijven, en we gaan niet de omringde straten met extra verkeer belasten
- Die auto's moeten erdoor. Hou eens op met alles af te sluiten
- niet teveel autootje pesten!
- Auto rijden is hier al een drama
- auto's moeten nou eenmaal de stad in en uit rijden
- is niet nodig, auto's moeten zich ook kunnen verplaatsen
- Je kan auto niet weren en moet je ook niet willen. Dat verkeer hoort ook bij stad. Je kan wel de snelheid verlagen maar aub ophouden met autootjes pesten door stoplichten te knijpen etc. Dat is tenenkrommend.

### **Dit is de snelste route**

- De kortste route naar de Kardinaal de Jongweg vanaf de Willem van Noortstraat is door de Pieter Nieuwlandstraat. Hier blijven de automobilisten het liefst gebruik van maken. Dit zijn een van de weinig goed begane wegen die behouden moeten blijven.
- dit blijft de kortste en vaak snelste route
- Dit is de kortste route om vanuit de omliggende straten of richting den haag of richting almere te komen.
- Het is de kortste en beste route. Anders moet je erg omrijden.
- Het is de kortste route naar de stad en stad west. Ik rij zelf ook wel eens andere route maar dat is ook soort van sluiproute
- Deze straten zijn nou eenmaal de meest rechtstreekse wegen naar die plekken toe, dus het is wel logisch.
- Het is de snelste en makkelijkste route naar de genoemde hoofdwegen. Op het moment dat je de beproven wegen in de volulast auto onvriendelijk maakt, vinden ze vanzelf sluipwegen. Het lijkt mij het verschuiven van het probleem.
- Het is en blijft de handigste/snelste route... Misschien alternatieve routes verbeteren en zo aantrekkelijker maken?
- Het is de snelste weg met de auto vanuit Vogelenbuurt richting snelweg, dus het verzoek het autoverkeer niet te verminderen.
- Het is een belangrijke sluiproute voor sommigen
- Ik woon zelf in de wijk. Dit is nou eenmaal de snelste weg uit de stad met de auto. Aangezien ik niet hoop dat jullie deze routes minder snel maken is dat geen optie.
- men kiest toch altijd voor de snelste route; zou ik zelf ook doen
- Het is een prettige verbinding
- Het is een verkeers ader om d stad in en uit te gaan. De stad is al moeilijk toegankelijk met de auto, dus minder verkeer is geen oplossing.
- Het is nog steeds de snelste weg om vanaf de a27 en a28 naar het centrum te komen, denk hierbij ook aan de route via de Hopakker naar de koffieshops
- het is wel de makkelijkste weg... en de andere straten zijn nog smaller dus dat lijkt me ook niks
- Ik gebruik deze route zelf ook vaak met de auto/snelste route voor veel mensen

- Is nou eenmaal de snelste route. Veel van de te hard rijdende auto's gaan door naar overvecht en ook al maak je deze weg anders, zij zullen er nogsteeds over heen scheuren

## **Zo verplaats je het probleem**

- Waar laten jullie die verkeersafname dan? Wij wonen op talmalaan en willen dat daar dan ook een plan komt tegen sluipverkeer. Niet-bewoners aan rand van wijk op ov laten overstappen, transit verkeer verplicht om stad heen laten rijden.
- Anders krijg je op andere plekken opstoppingen
- Als er geen alternatief is verplaatst het probleem zich alleen maar.
- Er zijn weinig alternatieve toegangswegen. Het minder aantrekkelijk maken van de genoemde wegen, betekent dat de andere toegangswegen verstopt raken.
- Nee niet echt. Het probleem te verplaatsen en op de talma laan erger te maken is ook geen optie. Misschien de talmalaan route aantrekkelijker btw maken?
- Je gaat het probleem alleen maar verplaatsen naar andere straten,lanen en pleinen.
- Dat is het verplaatsen van het probleem.
- Daarmee verplaatst het probleem naar andere straten/buurtten. Ook verslechterd daarmee de flexibiliteit van het verkeer in de stad, wat problemen geeft als er ergens een opstopping of ongeluk gebeurt.
- Dan komen ze weer door n andere buurt. Je verschuift het probleem.
- dan verplaats je het probleem. Zie knijp Monica-brug.
- Dan worden andere wegen overbelast zoals bijvoorbeeld de Talmalaan
- Dan worden andere woonstraten belast zoals het al zwaar belaste traject Draaiweg rslmalaan
- Dan wordt het op de Talmalaan en Draaiweg weer drukker
- Dan zal een groot deel via bijv. de Draaiweg gaan en dat willen wij als bewoners niet. Het is bij ons meer dan druk genoeg. De lasten moeten evenwichtig verdeeld worden.
- dat is specialistisch werk. Een kleine ingreep in een straat heeft mogelijk verstreckende gevolgen in een andere straat.
- De wijk moet bereikbaar blijven, en we gaan niet de omringde straten met extra verkeer belasten
- ik woon zelf op de talmalaan. Ik ben bang dat met maatregelen voor bovengenoemde straten er nog meer verkeer over de talmalaan zal komen. Als er daar bijv. 30 km/u ingevoerd gaat worden dan wil ik dat ook op de talmalaan/draaiweg.
- door dit te doen, zal de druk op de Oudenoord vergroot worden. Dit is niet wenselijk, ivm opleveren van Zijdebalen project waar nu geen rekening mee wordt gehouden in dit project. Verscherpt toezicht van politie op agressieve weggebruikers graag
- Het is de snelste en makkelijkste route naar de genoemde hoofdwegen. Op het moment dat je de beproven wegen in de votulast auto onvriendelijk maakt, vinden ze vanzelf sluipwegen. Het lijkt mij het verschuiven van het probleem.
- Het verkeer valt mee, door deze route aantrekkelijk te maken zorg je voor een onevenredige belasting van andere wegeb
- grootste probleem bij de geselecteerde straten is dat de kans aanwezig is dat deze straten worden verbeterd en vervolgens de omliggende doorlopende straten de dupe zijn. Zo is het onbegrijpelijk dat de Lauwerecht-Bemuurde Weerd OZ niet is meegenomen

- De wijk moet bereikbaar blijven, en we gaan niet de omringde straten met extra verkeer belasten
- Ik vind zelf niet dat er te veel autoverkeer rijdt en deze route zorgt ervoor dat de route Kard.de Jongweg-Talmalaan-Draaiweg-Oudenoord niet te druk wordt.

### **Weet niet, ik rijd geen auto**

- Weet niet, want ben zelf geen autobestuurder
- Rij geen auto
- Ik rijd zelf geen auto, dus weet niet hoe dat anders kan
- ik rijd zelf geen auto en kan me daarom moeilijk in een autobestuurder verplaatsen
- Ik rijd zelf geen auto en heb geen idee van alternatieve routes
- Ik rijd nooit met de auto dus ken de andere opties niet
- Ik rijd geen auto, ik fiets. Doorgaand verkeer moet geweerd worden maar voor bewoners moet het mogelijk blijven om de wijk in en uit te komen
- Ik rij zelf geen auto
- ik heb zelf geen auto en geen ervaring. Ik wil wel opmerken dat het niet de bedoeling kan zijn om het autoverkeer te verleggen , bijv. naar de Weersingel.
- ik heb zelf geen auto dus kan minder goed inschatten wat alternatieven zijn
- ik heb geen auto, lastig daarover nadenken
- het verkeer zal toch ook een weg moeten vinden. Ik rijd ook geen auto dus ik weet niet goed wat er mogelijk is.
- Ik heb mijn rijbewijs nog niet. Heb niet echt zicht op hoe dat veranderd kan worden.

### **Weet niet, ik ben geen expert**

- Weet ik niet
- Daar zijn verkeerskundigen voor.
- Ik ben daar geen expert in
- Ik ben daar niet in gespecialiseerd...
- Ik ben geen expert
- Ik ben geen expert
- Ik ben geen planoloog en heb geen oplossing om bijv. De adelaarstraat rustiger te maken. Echter zou ipv de weg versmallen zebrapaden of vluchtheuvels geplaatst kunnen worden voor personen die oversteken.
- ik ben geen verkeersdeskundige, die alle aanrijdroutes in Utrecht onder de loupe kan nemen. Alles staat met elkaar in verband. Ik ben zo wie zo voor verminderen snelheid, 30 km zones met drempels. Kijk eerst naar verbetering Koekoekstraat!
- ik heb geen idee hoe op te lossen
- ik heb geen idee waar de mensen die door de buurt rijden vandaan komen en waar ze heen gaan en waarom ze deze route nemen in plaats van een andere.
- Ik heb geen verdsand van infrastructuur
- Ik heb hier te weinig inzicht in
- ik heb momenteel niet de kennis om te beslissen of het verkeer via een andere route kan rijden.
- Ik ken de mogelijkheden niet goed

- Geen idee.
- Geen idee,
- Geen idee safi
- Geen idee
- .
- ???
- dat lijkt me een moeilijk vraagstuk waar ik het antwoord helaas ook niet op weet
- Geen idee
- Geen idee
- Dat lijkt me ook het moeilijkste punt. Er worden steeds meer huizen gebouwd en die mensen moeten natuurlijk ook de stad in en uit kunnen. Dus ik zou het niet weten.
- dat weet ik niet
- die heb ik niet
- X
- Lastig in te schatten.
- Ik zou het graag willen maar weet niet hoe
- Ik zou niet weten hoe, via het singel, maar hoe kom je daar ?
- Het was een verbeterpunt, geen idee hoe dit kan.
- Dit is een ingewikkeld verkeerskundige probleem
- Niet mijn vakgebied
- Geen inzicht in hoe autoverkeer te verminderen
- Gemeente mag hier hoofd over buigen of mensen die hierin gespecialiseerd zijn
- Ideaal gezien zou alleen bestemmingsverkeer door de buurt rijden, maar ik heb geen idee hoe dit te realiseren.
- Ik kan niets bedenken om auto's uit te sluiten
- ik vind het lastig in te beelden waarom zoveel mensen deze route als doorgaande route nemen, dus ik kan ook geen beeld vormen van hoe deze mensen te overtuigen om via een andere route te rijden.

## Anders

- Binnenkort is nog meer verkeer te verwachten omdat de kardinaal de jongweg versmalt wordt
- Buurtbewoners willen een auto hebben. Zolang dat zo blijft houd je dit probleem
- dat lijkt me lastig te realiseren
- De Kardinaal de Jongweg mag NOOIT 1-baans woede
- De officiële route is ook al ingericht op minder verkeer. Dan ga je vanzelf een andere route zoeken. Dus ik snap het wel, maar vind het niet okay dat dit de doorgaande route is geworden
- Dit zijn nu eenmaal doorgaande routes
- Er is nu eenmaal veel te veel verkeer in Utrecht. Als straks Zijdebalen wordt geopend houd ik mijn hart vast!
- Er is teveel verkeer, te veel auto's en die moeten ergens langs. Hooguit google maps etc. verbodt tegen sluiproutes
- Er rijden teveel autos. Knip Oudenoord is een strop voor het milieu, lange files aan ronkende motoren
- Er wonen nou eenmaal veel mensen in deze buurt

- Er wonen nu eenmaal veel mensen in de buurt en die willen allemaal graag makkelijk van en naar huis kunnen.
- Er worden al veel toegangsroutes naar de stad en a2 beperkt. De straatweg is een ramp. De noordelijke ring idem.
- Er zal vast een reden zijn waarom de auto's deze weg (moeten) nemen. Het is wel hinderlijk, omdat het lijkt alsof dit de enige weg is gemakkelijk genomen kan worden om van en naar het centrum te rijden. Hierdoor wordt het erg druk op de weg.
- Er zijn te veel deelnemers aan het verkeer in de spits
- Er zullen altijd verbindingswegen moeten zijn. Anders sterven de kleinere winkels en ondernemingen uit. Een buurt bestaat uit meer dan woningen.
- Gemeente haalt wegen weg om ter plaatse te komen dus men komt juist op deze route bij elkaar. Fietsers negeren alle stoplichten en willen snel, het zijn niet altijd de auto's
- Hele stad staat al. Ast ... je schaamt je kapot voor mensen. Uiten de stad ... Utrecht is eigenlijk al onbereikbaar
- Het alsmaar terugdringen van het autoverkeer is de dood voor de stad. Mobiliteit moet gefaciliteerd worden, niet gefrustreerd. Het is NIMBY-denken van GroenLinks om alleen maar de eigen auto's te accepteren.
- Het blijft nodig om van Kardinaal de Jongweg naar het station te kunnen rijden.
- Het helpt toch niet
- Het is een doorgaande weg. Het hoort er nu eenmaal bij
- Het is een ingewikkeld knooppunt middenin woonwijken
- het is een lastige situatie in de stad.
- het is mega druk... het zijn de toevoer-wegen richting die grote straten
- het is voor de mensen die er wonen geen opti om eerst naar de kardinaal de jong weg te gaan dan heb je de halve wijk nodig
- Het is wel een actieve weg die heel centraal is
- Het omrijden brengt extra vervuiling!!
- Het word erger vanwege plannen om de Kard.de Jongweg tot autoboulevard te maken. Heeft u al gezien wat voor PUINHOOP het geeft bij de Goylaan? Daar zoeken de mensen nu ook doorgang via de wijk.
- Hiervoor genoemd
- hoe kom je anders vanaf de kaatstraat waar ik woon naar de kardinaal de jongweg, zonder heel veel stoplichten.
- iedereen in de buurt heeft een auto, dus dat kan je niet verminderen. gevolg van de welvaart.
- Iedereen wil graag auto blijven rijden.
- ik denk dat de navigatie ze simpelweg zo stuurt. En als je bij de a27 de bilt van de weg af gaat, hoe moet je dan bij het station komen of de rabobank komen? En toen waren de leestekensop, handig.
- Ik denk dat her bijna niet mogelijk is, maar misschien als er geen doorgaande wet meer is, dat het verkeer langs allerlei wegen gaat?
- ik ervaar wel veel geluidsoverlast in de kaatstraat. door motoren/auto's die wachten voor het stoplicht
- Ik heb pas sinds kort een auto, de omwegen ken ik nog niet.
- ik vind dit een logische route voor doorgaand verkeer.

- Ik vind Utrecht centrum vanaf de ring al slecht bereikbaar. In andere steden ben je veel sneller vanaf de ring in het centrum. Doorgaande wegen zullen dus nodig zijn. Maar hier hebben wij als buurtbewoners nu last van.
- Ik vrees dat t niet tegen te houden is. En er blijven jokers die op n motor met enorm hoge snelheid genoemde straten door willen rijden. Die hoor je van ver aankomen en nog langs wegsjezen.
- Ik woon zelf in NO en ga zo veel mogelijk op de fiets. Maar soms moet je gewoon met de auto. En dan wordt je gedwongen einden om te rijden. Dat is pas milieu onvriendelijk, ook voor omwonenden! Is er geen goede centrumring optie mogelijk?
- Is nou eenmaal zo.
- Is toch wel een belangrijke ontsluitingsroute (en bus-route).
- mensen zullen toch via Kardinaal de Jongweg naar de snelweg moeten op een of andere manier
- Misschien ook een fietsstraat van maken, hoewel de auto's in de Troelstralaan ook vaak doen alsof de straat van hen is.
- Moet zelf regelmatig mensen op staion ophalen die minder goed ter been zijn. Is nu al een groot probleem.
- nee want dat gaat toch niet gebeuren
- Nogal logisch dat er veel verkeer door de buurt rijdt. Aangezien het auto's onmogelijk wordt gemaakt via de Daalsetunnel te gaan door het knippen nemen auto's wel deze weg.
- Rond de spits zijn dit toch de wegen om ergens te komen of door te steken
- Sluipverkeer is niet gemakkelijk te manipuleren. En bestaande regels worden niet gehandhaafd
- u van plan bent de kardinaal de jongweg te versmallen .
- Veel krappe straten, scholen en groen in de zijstraten, mogen geen autoroutes worden.
- Vele binnenwegen zijn al eenrichtingsverkeer.. de weg van adelaarstraat bij Willem v noortplein naar de Shell is wel gevaarlijk ivm smalle rijweg
- Werkt toch niet (zoals het bord dat doorgaand verkeer niet de pieter nieuwlandstraat in moet rijden, zoalng dat de korste route is zullen mensen dat blijven doen)
- Wij zijn door onze loophandicap afhankelijk van onze auto.

## V7 Hoe zien – wat u betreft – deze straten er over 5 jaar uit?

### 30 km zone

- 1 richtingsverkeer, of 30km zone en niet harder. Woon zelf aan de Pieter Nieuwlandstraat en het is belachelijk hoeveel auto's er doorheen rijden en hard. Word gebruikt als sluiproute naar de Kardinaal de Jongweg.
- 1-richtingsautowegen, 30 km/uur, brede fietspaden, brede voetpaden, zebrapaden, drempels, goede zuinige straatverlichting, veel groen, ruime OV-haltes.
- 30 km en afgebakend fietspad. Maar doe vooral ook iets aan de Merelstraat.
- 30 km per uur maximum. Dus snelheid verlagen en eventueel afdwingen met drempels. Minder rommelig. Eén lange duidelijke 30 km/uur straat met duidelijk fietspad + trottoir en oversteekplekken (ook voor kinderen!).
- 30 km voor auto's, goede brede veilige fietspaden, betere stoeptegels. Met veel veiligere oversteek. Willem van noortstraat is levensgevaarlijk nu.
- 30 km wegen met veel ruimte voor fietsers en voetgangers. Doorgaand verkeer rijdt via Overvecht.
- 30 km wel auto, maar vooral bestemmingsverkeer , geen doorgaand verkeer richting stadf
- 30 km zone
- 30 km zone en alleen voor bestemmingsverkeer
- 30 km zone en veel meer verkeer dat via de Oudenoord naar de Talmalaan rijdt. Daar spelen er geen kinderen op de stoepen omdat daar nog een strook groen voor en achter het huis ligt.
- 30 km zone met meer ruimte voor voetgangers en fietsers
- 30 km zone of fietsstraat zoals de huidige koekkoekstraat en burgemeester reigerstraat.
- 30 km zone, overzichtelijker vanuit zijwegen
- 30 km zone, verkeersflitsers, politie controle's op snelheid en gescheiden fietspaden.
- 30 km zone. Beperkt laden en lossen Meer parkeerplaatsen voor elektrische (deel-) autos
- 30 km zone. Geen of veel minder bussen. Milieuzone ook voor votulast. Wat helemaal mooi zou zijn als kardinaal de jongweg ondertunneld wordt , met daarop een stadspark
- 30 km zone. Niet versmallen, leidt enkel tot verstoppingen op de weg.
- 30 km, groen, voetgangers en fietsers eerst
- 30 km/uur
- 30km gebied, auto te gast
- 30km zone, autoluw, alleen bestemmingsverkeer voor bewoners. Fietsstraten waar auto's te gast zijn.
- Aan één zijde van de straat een van de rijbaan gescheiden fietspad. Voor het autoverkeer geen andere situatie dan de huidige, hooguit de snelheid verlaagd naar 30km/u.
- Adelaarsstraat is ook een 30km-zone. Al deze straten als fietsstraat waar de auto te gast is.
- Adelaarstraat alleen toegankelijk voor klein vrachtverkeer. Pieter Nieuwlandstraat eenrichtingsverkeer of 30 km zone
- al deze straten 30 maximum snelheid 30 km. meer fietsers dan auto's en flink aantal voetgangers. Weertsluizen gebied lijkt dan op Delfshaven van Rotterdam. flaneer en cruise promenade langs de Vecht.
- Alle straten - incl. talmalaan en draaiweg - max. 30 km/u. Enkel toegang met volledig elektrische (vracht)auto's zodat de luchtkwaliteit omhoog gaat.



- Als 30/40 km fietsstraten (gescheiden fietspad) met 1-richtinverkeer
- auto- en busluw met beperkte rijrichting en maximaal 30 km
- Auto's op lagere snelheid
- Als straten waar rustig wordt gereden, met veel ruimte voor de fiets en de voetganger. Waar mensen (schoolgaande kinderen!!) veilig zijn op het fietspad en rustig kunnen oversteken als ze voetganger zijn.
- Als straten waar met lage snelheid (30 km/h ) word gereden. Rustiger is lastig denk ik, maar dat hoort ook wel bij de grote stad! Maar maak er bv allemaal fiets straten van, waar de auto te gast is.
- Beter bestraat, lagere snelheid
- Beter verzorgd en minder (te) hard rijdend autoverkeer
- brede lanen, zeer smalle straat, 30 km max, meer groen, trajectcontrole op snelheid, automatische stoplichten als een voetganger op vaste oversteeksel wil oversteken.doorgaand verkeer via buitenkant van de wijk omleiden.
- brede fietsstraat waarbij de connectie oudenoord afgesloten wordt. 30km zone
- Bredere fietspaden, minder middenpaaltjes zodat bussen niet te dicht op de fietsers rijden, meer fietsenrekken (zodat lopen ook aantrekkelijker wordt) en een 30km zone gebied.
- Brede stoepen. Goed asphalt, auto te gast, 30km/u, zebrapaden, snelheidscontroles, paaltjes weg
- Bredere stoepen en 30km max snelheid of vrijliggende fietspaden, alleen bestemmingsverkeer auto. Goede oversteekbaarheid en fietsveiligheid.
- Dat je max 30 kan rijden
- De stoepen en fietspaden verbreed. Duidelijke oversteekpunten voor fietsers en voetgangers met vakken voor beiden. Daarnaast duidelijke voorrangsregels. Een bord met auto's te gast in de fietsstraat. Drempels voor verlaging van snelheid. Auto: 30km/u
- De straten zijn een veilig gebied om te fietsen en lopen. Het is een 30km zone, en de straten haaks op de adelaarsstraat zijn fietsstraten waar auto's te gast zijn.
- De straten zijn geasfalteerd, 30 km/u en de stoepen zijn voldoende breed. De Pieter Nieuwlandstraat is eenrichtingsverkeer, vanaf Kard. Jongweg naar Willem van Noortplein/straat.
- Deze straten geven de ruimte aan fietsers en wandelaars. Auto's rijden hier 30 km per uur. Het verkeer dat hier rijdt is bestemmingsverkeer. Al deze maatregelen moeten ervoor zorgen dat onze kinderen veilig kunnen oversteken om naar school te komen.
- Een 30km/h zone, waar de fietser centraal straat. Voor de voetganger brede overzichtelijke stoepen.
- Een dertig km-weg, met een verhoogde fietspaden, groen in het midden (het is nu een beetje kaal) en smallere rijbanen. De drempels mogen van mij betreft weg.
- een richting verkeer en 30 km. de verkeerslasten moeten Beter verdeeld worden.
- Een richtingsweg en 30 km zone
- Een straat waar maximaal 30km/u wordt gereden, mogelijk een zebrapad te vinden is en minder verkeer door heen zal rijden
- Fietsstraat met veel minder autoverkeer. Met een goede handhaving van de 30 km zone
- Fietsstraten waar de auto te gast is met een max snelheid van 30 km p/u.
- Fietsvriendelijke 30 km zone
- Fietsers gaan voor op auto's. 30 km zone. Fietsstraat. Zebrapaden ipv stoplichten
- Hetzelfde alleen dan in een 30km zone

- Het zou mooi zijn als er vrijliggende fietspaden zouden zijn en een snelheidsbeperking tot 30 km.
- Groener, minder verkeer, meer ruimte voor fietsers. Max 30. Dat afdwingen door straatontwerp, niet door drempels oid.
- Geen doorgaande racebanen. Meer controle. 30 km zone.
- Geen wijzigingen in de Pieter Nieuwland of Antonius Mathaeus, De Kaat-Adelaar-Willen van Noort zijn voorzien van hoge bomen, er zijn zebrapaden aangelegd en er mag max. 40 km/u gereden worden in de straat. Wellicht ook de fietsstrook iets breder
- hele singel 30 km zone. Utrecht heeft een relatief klein centrum, de stad groeit en ook de drukke doorgangswegen zullen verder naar de rand moeten opschuiven.
- Hetzelfde als nu met misschien iets langzamer rijdend verkeer. Er fietsstraten van maken is geen oplossing, aangezien de Utrechtse fietser in deze buurt sowieso nu al zijn plek claimt, ook al heeft de auto voorrang. Tempolimiet 30 helpt wel.
- Ik hoop dat ze dan opgeknapt zijn. Ze vaker geveegd worden 30 km snelheid en hopelijk minder aanrijdingen. Zo niet dan zijn ze met grotere gaten en vreselijk vies. En de aanrijdingen zullen niet afgenomen zijn
- ik zal niet weten .maar hoop dat het een 30km.wijk word,
- Klinkers. Meer groen (op de straat zelf, plantenbakken of boompjes in middenrij). Zoiets als breedstraat-gebied? 30 km zone om auto's uit (binnen)stad te weren en doorgaand verkeer te verminderen, meer ruimte voor fietsers en wandelaars.
- max. snelheid 30 km/uur, indien mogelijk gescheiden fietspaden van voldoende breedte
- Maximum snelheid 30 km/u, meer controle op verkeer, ook op zondag betaald parkeren waardoor vergunninghouders op zondagen de auto gewoon kwijt kunnen, en meer groen (bomen, planten) als dat mogelijk is. Meer prullenbakken.
- Meer een leefomgeving met brede stoepen, brede fietspaden met goedwegdek zonder gaten, 30km zone, vooral bestemmingsverkeer, groene omgeving
- Meer rotondes en 30 km zone, aparte fietsstraten, controle op rijgedrag van bezorgscooters
- Minder doorgaan verkeer. Maximum snelheid 30km en fiets vriendelijke straten waar de fietser veilig kan fietsen en de voetganger veilig kan oversteken
- Minder obstakels op de stoepen. Brede fietspaden, maar voldoende mogelijkheid voor auto's om met 30-40 km per uur te rijden
- Mooie doorgaande straat voor autoverkeer. Zonder hobbels en obstakels. 30 is prima
- Nauwelijks doorgaand verkeer, alleen bestemmingsverkeer (30km), brede fietspaden en stoepen. Wat beheersbaar groen (midden op de weg bv), gras/wilde bloemen etc. Eventueel deels onderhouden/beheert door bewoners.Goed onderhouden verhardingen.
- Niet veel anders. Behalve (traject)controle om te zorgen dat de bus en de automoilisten zich aan het 30 km maximum houden
- Ongeveer het zelfde maar met een 30km limiet voor alle verkeer en een aanpassing van de situatie op de Monicabrug en de Weerdsingel zodat deze zoals voorheen de stroom aan kunnen.
- Overall 30 km > duidelijk zichtbare fiets paden > minder verkeer!
- Ruim genoeg voor auto's, met drempels en evt 30 km
- Rustige straten waar niet harder dan 30km KAN worden gereden. Veel 1richtingverkeer zodat de straten rustiger worden en ruimte voor fietsers. Meer groen door bv plantenbakken op straat enerzijds als obstakel anderzijds als verbetering leefomgeving

- Straten met een maximum van 30km p/u waar fietsers en voetgangers vrij de ruimte hebben
- Straten waar auto's te gast zijn, maximumsnelheid 30/40 km per uur, meer ruimte voor fietsers
- Terrasjes hoek bij badhu en ah . Net zoals ledig erf. Klinkers. 30 kmh
- uitsluitend bestemmingsverkeer, 30 km per uur, geen bus, veilige route voor fietsers, waarschijnlijk meer obstakels om de snelheid te ontmoedigen.
- Wat mij betreft worden het 30 km zones maar verandert er verder niets aan rijrichting o.i.d. GEEN scheiding in uitvalswegen!! Zie eerder antwoord, ik zit er niet op te wachten de halve stad door te moeten rijden voordat ikzelf op de snelweg kom.
- Zijstraten (bv. Hopakker) 30 km zones met flitspalen. Adelaarstraat 50 km maar minder doorgaand verkeer. Flitspalen bij stoplichten. Kruispunt bij Adelaarstraat/Hopakker beter ingericht voor fietsers, is nu erg gevaarlijk en onduidelijk.
- Zo min mogelijk asfalt en gewoon klinkers, ruimte voor fietsers en meer groen! Max 30 km/h 1 richting...

### **Autovrij**

- Als autovrije, -luwe of auto te gast straten.
- Als een verblijfsgebied. Fietsers en voetgangers eerst.
- Auto te gast of auto vrij
- auto vrij. alleen auto's in de ring en op grotere doorgangswegen. De binnenstad alleen voor hulpdiensten, leveranciers en niet gemotoriseerd verkeer.
- Auto vrije wegen
- Autoluw tot autovrij met veel groen en fietspaden
- Autovrij
- Autovrij
- Autovrij
- Autovrij
- Autovrij
- Autovrij zodat fietsers alle ruimte krijgen.
- autovrij!!!!
- Autovrij!!!!!!
- Autovrij, groen en fiets en voetgangervriendelijk
- Autovrij, te beginnen met de binnenstad.
- Geheel autovrij. Bewoners parkeren hun auto gratis aan de rand van de stad en gaan met fiets, lopend of elektrische tram verder.
- Leefgebied waar de auto verbannen is
- Mens vriendelijk, fietsvriendelijke. De stad is verledentijd voor auto's.
- Rustiger, meer plaats voor fietsers en voetgangers, en idealiter zelfs autovrij
- Veel bomen en wandelgebied, met brede stoepen en een kleine rijstrook voor lokaal verkeer. Verder geen autoverkeer.
- veel fietsverkeer, weinig (liefst geen) autoverkeer, terrasjes en geveltuintjes.
- Veel meer aandacht voor leefomgeving en leefkwaliteit bewoners, belangen voor de autorijder ondergeschikt. Utrecht zo groen en autovrij mogelijk!
- Wat mij betreft zijn de straten dan autovrij of zijn het fietsnelwegen waar de auto te gast is

### **Autoluw**

- - Doorgaand verkeer wordt omgeleid, - er is voorkomen dat sluipverkeer ontstaat naar omliggende wegen (Merelstraat en Draaiweg), - de fietsstraten kennen duidelijker regels en zijn geen autosnelwegen meer,
- 2 brede fietsstroken, 1 tramstrook in het midden. Autogebruik sterk verminderd
- 30 km zone en veel meer verkeer dat via de Oudenoord naar de Talmalaan rijdt. Daar spelen er geen kinderen op de stoepen omdat daar nog een strook groen voor en achter het huis ligt.
- 30km gebied, auto te gast
- 30km zone, autoluw, alleen bestemmingsverkeer voor bewoners. Fietsstraten waar auto's te gast zijn.
- Adelaarsstraat is ook een 30km-zone. Al deze straten als fietsstraat waar de auto te gast is.
- Adelaarstraat - Willem van Noortstraat - Antonius Matthaesuslaan zal doorvoer route blijven. Pieter Nieuwlandstraat autoluw
- Alleen ingericht op wandelaars en fietsers, met zeer beperkt verkeer. Bestemmingsverkeer alleen buiten de spits.
- Alleen nog fietsverkeer, voetgangers en elektrische (kleine) bussen en/of elektrische taxi's
- Alleen toegankelijk voor fietsers, veel meer fietsparkeer mogelijkheden, fietser is de baas.
- Als autovrije, -luwe of auto te gast straten.
- Auto luw
- auto te gast
- Auto te gast of auto vrij
- Auto te gast, bestemmingsverkeer, oversteekpunten/ stoplichten/ zebra's en een duidelijke max. Snelheid die je ook herkent in de straten. Liefst met handhaving.
- Auto te gast. Fietsers voorrang
- Auto te gast. Meer ondernemers, winkels, restaurants, wijnbarretjes, shops.
- Autoluw
- autoluw
- Autoluw
- Autoluw
- Autoluw
- Autoluw
- Autoluw (alleen bestemmingsverkeer)
- autoluw , waarin de wandelaar en fietser de baas zijn
- Autoluw echt meer ingericht op wandelaars en fietsers , meer leefbaar Meer groen, meer ruimte voor buurtinitiatieven.. Het levert nu ook veel geluidsoverlast op en overlast van parkerende auto's die niet van bewoners zijn.
- Autoluw en schoon en groen
- Autoluw en vol fietsers.
- autoluw met ruimte voor voetganger, fiets en eventueel bus.
- Autoluw tot autovrij met veel groen en fietspaden
- Autoluw, alleen bestemmings verkeer
- autoluw, bestemmingsverkeer en openbaar vervoer
- autoluw, groener, smaller, meer voor fietsers en voetgangers en meer pleintjes en parkjes. Zoals in wijken in Amsterdam.
- Autoluw, muv bewoners
- Autoluw. Veel fietsen, wandelaars, bomen, planten

- autoluwe straten, auto te gast
- Auto's en bussen te gast
- auto's te gast, alleen bestemmingsverkeer, veel ruimte voor fietsers. Bredere stoepen met minder obstakels. Ik loop veel met de kinderwagen maar moet dan de stoep af ivm lantarenpalen, bankjes, fietsen etc.
- Als veilige, autoluwe straten.
- auto- en busluw met beperkte rijrichting en maximaal 30 km
- Als levendige gebieden met ruimte voor groen, voetgangers en fietsers en minder auto's. Dit zal ook leiden tot meer winkels en horeca wat de buurt ten goede komt
- Ben vooral benieuwd hoeveel het aandeel doorgaand verkeer is in vergelijking met bestemmingsverkeer. Als dat deel van het autoverkeer beperkt wordt, kan het de filevorming al verminderen. Wat mij betreft wordt de pieter nieuwanlandstraat meer ontzien.
- bomen, meer ruimte voor fietsers. Iets minder auto's
- Brede fietspaden en minder auto's
- Brede fietspaden, nauwelijks auto's, brede schone stoepen
- Brede fietspaden, weinig auto's. Enkel bestemmingsverkeer voor vogelenbuurt/tuinwijk. Veel groen langs de weg
- Breder fietspad en minder autoverkeer
- Breed, veel groen, autoluw
- Breed, apart, fietspad (zie kaatstraat), aan beide zijden. Zo min mogelijk auto's.
- Dat duurt veel te lang &#128521;. Ze mogen wat ons betreft volgende week op de schop. Groener, meer bomen, veel minder auto's die vooral langzamer moeten rijden.
- De Adelaarstraat is een straat dichtbij de stad, maar nog wel met een drukke weg waar auto's hard rijden. Ik hoop dat het over 5 jaar minder auto verkeer zal zijn en deze rustiger zullen rijden.
- Deze straten zijn geen doorrace-straten meer maar zijn helemaal opgenomen in de sfeer van de votulast-woonbuurt. Het verkeer (ook de fietsers) houden zich aan de verkeersregels van de autoluwe buurt. Er is meer groen!
- Een groene, rustige en veilige wijk. Waarin de omwonenden ( vooralde hoeveelheid kinderen) het kloppend hart het centrum van de wijk vormen en niet de straten voor het ( sluij)verkeer
- Een rustige verkeersluwe straat, met weer veel groen,zoals in 1987 toen ik er kwam wonen.
- een stuk rustiger, minder uitlaatgassen, en geen gerace meer door motors en auto's, minder gevaarlijk en gezonder dus
- Een veilige en levendige straat!! Brede stoepen, veel groen, weinig auto verkeer, duidelijke aanwijzingen (zebrapaden, borden, verkeersluizen, etc) en vooral: veel leven op straat: dus veel voetgangers, spelende kinderen, etc.
- Een stuk minder auto's en het auto- en busverkeer dat er is evenredig verdeeld over de drie uitvalsstraten (AMlaan, PN- en IH-straat) naar de Kardinaal de Jongweg. Veilige fietspaden en stoepen waar de fietsen niet over rondslingeren,
- Fietsstraat zoals de aangepaste Maliesingel met veel minder doorgaand verkeer. Hierdoor ook minder fijnstof en betere gezondheidsvoordelen.
- Fietsstraten met beperkt autoverkeer
- Fietsvriendelijk, meer groen, veilig. Minder auto's en vrachtverkeer. Kortom: de huidige functie van de straat (met name doorgangsrouten): afwaarderen!
- Groener, minder auto's

- Groener, minder auto's en meer ruimte voor fiets en lopers
- Groener, minder auto's, minder snelheid, leuke winkels, meer fietsers en voetgangers. Gezellig!
- Groener, minder verkeer meer fietsers
- groen, weinig autoverkeer
- Groen, wijks, rustig en vooral kindvriendelijk!!!! Ik woon in de PN straat en ik moet mijn kinderen door de auto heen laten klimmen om uit te kunnen stappen aan de kant vd stoep, omdat er nu te veel verkeer is en te hard wordt gereden.
- Groen, rustig, ruim baan voor fietser en voetganger en in beperkte mate voor autoverkeer. Buiten de spits is het vaak al erg rustig, het zou al enorm helpen het wegprofiel hierop aan te passen.
- groen(!), mooi met ruimte voor fietsers en wandelaars, minder ruimte voor auto's
- Groen en autoluw!
- Fijne straten, veel ruimte voor fiets en voetganger. Autoverkeer is er nog wel, maar een stuk minder. Ruimte voor groen. Levendig door de winkeltjes en her en der wat horeca.
- Gedeeltelijk ingericht zoals nu de Koekoekstraat, bv ter hoogte van Willem van Noord plein, zodat het aanzienlijk minder aantrekkelijk wordt als doorgaande route. Stukken asfalt afgewisseld met zones waar fietsen/voetgangers/autos de weg delen
- Gericht op la gzaam verkeer en auto's uit de buurt muv laden lossen ed
- Gezellig, bus, af en toe een auto, veel fiets en voetgangers. Echt moet de wijk wel bereikbaar blijven voor bewoners auto
- Heel rustig met weinig auto's en groene perkjes
- Hopelijk nauwelijks auto's meer
- Ik hoop dat het straten worden met fietsers en voetgangers. Minder autos. Kindvriendelijke straten
- Kaatstraat en Adelaarstraat met breder fietspad en minder auto's
- Meer bomen, minder auto's, bredere fietsgedeeltes, zebrapaden
- Meer groen en minder auto's. Straten die vooral comfortabel zijn ingericht voor de fiets en de voetganger.
- Meer groen, meer ruimte voor fietsers en minder auto's
- Meer groen, minder auto's (grotendeels elektrisch), meer fietsstraten.
- meer groen, minder auto's, meer ruimte voor fietsers en voetgangers, autoluwe woonwijken, auto delen aantrekkelijker maken, zodat minder mensen kiezen voor het bezit van een eigen auto
- meer groen, snelheid naar beneden, minder verkeer.
- Meer ruimte voor de fietser, minder autos die veels te hard rijden. Ook groener alshet mogelijk is, meer bomen/planten
- Meer ruimte voor fiets en lopen (ook een mooie hardlooproutte??), meer groen, minder auto's, minder racen op de ant matthaeuslaan/Willem van noortstraat, meer zebra's, minder file adelaarstraat (sinds monicabrugknijp..)
- Meer ruimte voor fietsers en overstekende voetgangers. Doorgaand verkeer minder
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Minder auto's en lagere snelheid voor auto's. Automobilisten die slechts van de ene naar de andere kant van de stad willen, nemen de fiets of de bus en auto's die verder willen, nemen de doorgaande wegen.
- Meer 'wijkgevoel' en veiliger, minder autoverkeer op straat en met lagere snelheid. Bredere fietspaden, de auto is te gast of wordt omgeleid via grotere, efficiëntere toegangswegen. Kinderen kunnen vrijer rondlopen en oversteken.

- meer woonstraten i.p.v. snelwegen meer rustige uitstraling voor wonen, lopen en fietsen. minder gericht op auto's.
- Met bredere stoepen voor voetgangers, betere fietspaden, meer groen op straat [plantenbakken, bomen], en vooral: minder auto's
- Met iets minder verkeer
- Met minder auto's. Auto's zouden alternatieve route moeten hebben. Geen doorgang stad in bijvoorbeeld. De kardinaal de longweefsel is een uitstekend alternatief.
- met wat minder verkeer (ontmoedigen doorgaand verkeer), daardoor betere fietservaring en meer ruimte voor stoepen. NB: deze enquête is erg gekleurd; liefst zie ik de straten autolouwer maar de enquête laat weinig ruimte over voor een andere mening.
- Mijn hoop is zoals de Croeselaan, waarbij alleen bestemmingsverkeer in de straten rijdt. een auto luwe straat met een bredere opzet voor fiets en voetgangers zou een verbetering zijn. De koekoekstraat de snelheid niet verminderd, de drempels zijn weg
- Minder auto verkeer, fiets en brommer vriendelijker.
- Minder auto verkeer, meer groen en meer winkels en horeca
- Minder auto, meer ruimte voor voetganger, fietser en bewoner. Meer groen en meer retail en horeca.
- Minder auto's (meer elektrische auto's), meer fietsers, lopers en groen
- Minder auto's door carsharing, bredere fietspaden, makkelijker oversteken, meer bomen en bankjes
- Minder auto's door de straten met behulp van stoplichten en zebra's (!!!)maakt oversteken veel veilier.
- Minder autos gezelliger meer froen
- Minder auto's, bredere voetpaden, meer groen en flitspalen die auto's in de gaten houden.
- Minder auto's, lagere snelheden en iets beter onderhouden asfalt.
- Minder auto's, lagere snelheid
- Minder auto's, lagere snelheid
- minder auto's, langzamer rijdende auto's, meer ruimte voor lopen en fietsen
- Minder auto's, meer aandacht voor lopen / fietsen. Bij voorkeur meer fietsenrekken zonder dat de looproute smaller wordt.
- Minder auto's, meer bestemmingsverkeer en in de navigatie niet meer als snelste route gezien vanuit Noord en Oost Nederland
- minder auto's, meer fietsers (fietsstraat-achtig)
- Minder auto's, meer fietsers en voetgangers. Rustiger, maar wel gezellig met veel leuke tentjes waar mensen plezier hebben.
- minder auto's, meer groen, meer veilige fietsmogelijkheden
- minder autos, meer ruimte voor fietsers en voetgangers
- Minder auto's, meer winkels
- Minder autos, veel betere faciliteiten voor de fietser, alleen bestemmingsverkeer
- Minder auto's, veiliger
- Minder auto's. Meer handhaving door politie op auto's die geen voorrang verlenen aan verkeer van rechts in de Pieter Nieuwland straat. Het Willem van Noortplein een inrichting waardoor auto's minder hard rijden. Nu gaan heel veel auto's vanuit de Ade
- Minder auto's. Snelheid aanzienlijk minder
- Minder autoverkeer door de Adelaarstraat
- Minder autoverkeer dus rustiger. Meer een woongebied, voor de bewoners, voetgangers en fietsers. Natuurlijk voor de bewoners wel goed bereikbaar met de auto. Meer groen!

- Minder autoverkeer, groener
- Minder autoverkeer, meer fietsruimte
- Minder autoverkeer, minder hard gereden - overigens ook door scooters!!!, zeer gevaarlijk vooral ook voor kinderen, geluids- en stankoverlast - aantrekkelijkere wegen voor voetgangers en fietsers
- minder autoverkeer, veiliger, lagere snelheid, bredere stoepen, meer groen, kindvriendelijker, gericht op bestemmingsverkeer
- Minder breed, minder auto's langzamer rijden. Met maatregelen zodat de doorgaande wegen diorstromen en deze geen alternatief zijn omdat het sneller gaat. Of niet uit maakt.
- Minder doorgaan verkeer. Maximum snelheid 30km en fiets vriendelijke straten waar de fietser veilig kan fietsen en de voetganger veilig kan oversteken
- Minder doorgaand verkeer, er zijn nu teveel auto's
- Minder doorgaand verkeer, kindvriendelijker.
- Minder doorgaand verkeer. Meer ruimte voor fietsers. Groener.
- Minder druk
- Minder druk maar vooral minder gevaarlijk door de vermindering van de snelheden. Alleen bestemmingsverkeer en auto' s te gast zou ideaalbeeld zijn.
- Minder druk qua auto's, bredere stoepen een meer winkels en/of horeca. Zoals bijvoorbeeld de Nachtegaalstraat
- minder druk verkeer, meer groen, alle bushaltes met een bushokje (in weer en wind), meer banken om te zitten (dat bevordert het lopen als je af en toe even kan gaan zitten, met name bij ouderen: bevordert mobiliteit)
- Minder en liefst helmaal geen doorgaand verkeer meer.. alleen bestemmingsverkeer
- Minder grote aanvlieg route voor Doorgaand verkeer.
- Minder verkeer
- Minder verkeer en een lagere snelheid voor de auto
- Minder verkeer en met lagere snelheid
- Minder verkeer en zeker lagere snelheden voor auto's en motoren. Meer bomen langs de straat en meer fietsstallingen (die zwarte die er nu staan (die gemeente ooit zelf liet maken vgl mij), niet die nieuwe die in het centrum aangebracht worden)
- Minder verkeer of alleen bestemmingsverkeer. Deze straten zijn echt veel te druk en ook gevaarlijk
- Minder verkeer zodat fietsen en oversteken veilig zijn. Andere tip is om bewoners de stimuleren deelautos te nemen
- Minder verkeer, en een betere verdeling van het autoverkeer.
- Minder verkeer, geen asfalt. Bredere stoepen. Fietsstraat met drempels en andere obstakels.
- Minder verkeer, goede doorstroming voor lokaal verkeer en OV, meer veiligheid en ruimte voor fietsers, en (nog) meer bomen!!
- Minder verkeer. Veel groen. Brede voetpaden. Ruimte voor fietsers. Meer kleinschalige bedrijvigheid en winkeltjes. Zoals in Burg. Reigerstraat.
- Minder verkeer. Verkeer dat langzamer rijdt. Passend bij dorpse karakter van de buurt.
- Mooier bestraat en rustiger wat betreft auto's.
- Net als nu maar dan met minder verkeer
- Overall 30 km > duidelijk zichtbare fiets paden > minder verkeer!
- Overzichtelijker, meer veiligheid voor met name voetgangers, minder doorgaand verkeer



- Realistisch: dagelijks verkeer dat vast staat door de grote aantallen inwoners in Utrecht. Ideaal: genoeg ruimte voor fietsers/ voetgangers, minder auto's
- Primair fietsers, voetgangers, minder auto's, groener
- Relaxter, minder autoverkeer
- Rustig en veilig met weinig autoverkeer
- Rustig en veilig. Autoluwe zone.
- Rustiger minder autoverkeer, meer ruimte voor voetgangers en fietsers
- Rustiger qua autoverkeer, vriendelijker voor de fiets maar nog wel begaanbaar voor auto's
- Rustiger qua verkeer en groener qua inrichting.
- rustiger qua verkeer, betere oversteekmogelijkheden , ook om tuinwijk te verbinden met de vogelenbuurt. zeker om de kinderen veilig te laten oversteken
- Rustiger verkeer, zelde straten.
- Rustiger, met minder (doorgaand) autoverkeer.
- rustiger, minder auto's
- Rustiger, minder doorgaande weg
- rustiger, minder obstakels en minder druk met autoverkeer
- Rustiger, weinig autoverkeer
- Smaller, minder vekeer, meer groen, meer fietsers
- Veeel minder auto's
- veel fietsverkeer, weinig (liefst geen) autoverkeer, terrasjes en geveltuintjes.
- Veel meer groen en minder auto's
- Veel minder autos
- Veel minder auto's brommers en scooters
- Veel minder auto's, meer fietsers en wandelaars en meer groen
- Veel minder autos. Meer groen.
- Veel minder verkeer, alleen voor bewoners. Brede stoepen met veel groen.
- Veilige straat waar minder plaats is voor (doorgaand) autoverkeer en fietsers/voetgangers beter beschermd worden
- Veiliger voor fietsers en voetgangers, beter wegdek, minder auto's, beter zichtbaar dat men ook voorrang moet verlenen. Meer groen (bomen) in de straat.
- Verbeterde bestrating, minder/geen doorrijdend verkeer, aangepast snelheid (wordt nu vaak veel harder dan 50 km p/u gereden en meer aandacht voor groen (bomen/planten).
- Verkeersluw
- zeer autoluw: auto is te gast (net als in de Troelstralaan en Koekoekstraat, maar ook daar rijden auto's nu te hard: dus handhaven is gewenst)
- Voetgangers- en fietsvriendelijker, met minder auto's die zachter rijden
- Wat mij betreft zeer autoluw..
- wat mij betreft: bijnah geen autos
- weinig auto's veel groen fietsers wandelaars horeca met terrassen bewoners op de stoep in de zon. weinig asfalt en meer klinkers die regenwater doorlaten
- Weinig autoverkeer , fietstraat
- Wijk-vriendelijker door: meer fiets/voetgangers straten. Mnder auto's ( natuurlijk wel bestemmingsverkeer/ bewoners). Hopelijk meer groen, grote bloembakken! Vooral meer bedrijvigheid buiten zoals n terras, spelende kids: 'N echte 'LEEF-WIJK :-).
- Zo min mogelijk auto's, fiets en voetganger vriendelijk en vooral ook kindvriendelijk. Er zijn zo weinig plekken waar je onbezorgd je kinderen op straat kan laten spelen in dit gebied.

- Dan hoop ik dat Utrecht autoluw is geworden en dat er voor de fietsers en lopers veel meer ruimte is. De auto's moeten weinig ruimte op de weg krijgen en het liefst zou ik groene straten zien met veel bloemen en doorloop parkjes.
- Afscheiden fietspaden, brede voetpaden en langzamer autoverkeer. PS Een voorbeeld hoe dat NIET moet is de recente verbetering Koekoekstraat, waar het voetpad onbruikbaar is, want vol staat met fietsen en auto's nog steeds door de straat razen.

### **Bredere stoepen en fietspaden**

- - De Pieter Nieuwlandstraat als eenrichtingsweg vanaf Shell Kard. de Jong - smalle autoweg, brede fietspaden, brede trottoirs, oversteekplaatsen - aanvulling van het groen
- 1-richtingsautowegen, 30 km/uur, brede fietspaden, brede voetpaden, zebapaden, drempels, goede zuinige straatverlichting, veel groen, ruime OV-haltes.
- Hoofdzakelijk fietsstraten. 2) Alleen bestemmingsverkeer op Adelaarstraat, alle zij straten zijn fietsstraten en 1-richtingsverkeer voor autos. 3) Brede stoepen met oversteekmogelijkheden 4) Veiliger voor kinderen op stoep en rondom wegen
- 2 brede fietsstroken, 1 tramstrook in het midden. Autogebruik sterk verminderd
- 30 km voor auto's, goede brede veilige fietspaden, betere stoeptegels. Met veel veiligere oversteek. Willem van noortstraat is levensgevaarlijk nu.
- 30 km wegen met veel ruimte voor fietsers en voetgangers. Doorgaand verkeer rijdt via Overvecht.
- 30 km zone met meer ruimte voor voetgangers en fietsers
- 30 km zone of fietsstraat zoals de huidige koekoekstraat en burgemeester reigerstraat.
- 30 km, groen, voetgangers en fietsers eerst
- Aan één zijde van de straat een van de rijbaan gescheiden fietspad. Voor het autoverkeer geen andere situatie dan de huidige, hooguit de snelheid verlaagd naar 30km/u.
- Asphalt vervangen door klinkers en mooie brede fietsstroken aan de zijkant, eventueel hier en daar een zebapad.
- Asphalt voor de auto's weg, stoplichten en drempels weg. Gezellige klinkers, meer plein en speel plekken met groen stroken. ruimte voor fiets en wandel, plantenbakken om hoeken te creeëren waardoor auto.s worden ontmoedigd
- Beede stoep grotere fietsgebieden en veilig om over tr steken
- Beter begaanbaar voor voetganvers en fietsers. Duidelijke veilige oversteekplekken. Gelijkwaardige wegen, dus geen voorrangsweg. Drempels op alle kruisingen.
- Bomen langs de weg, verbreed fietspad
- brede lanen, zeer smalle straat, 30 km max, meer groen, trajectcontrole op snelheid, automatische stoplichten als een voetganger op vaste oversteeksel wil oversteken.doorgaand verkeer via buitenkant van de wijk omleiden.
- Brede stoepen, auto te gast, geen doorgaand verkeer, terrasjes van cafes/eettentjes, groen
- Brede stoepen, brede fietspaden en een doorgaande rijbaan de stad uit, allen met zo min mogelijk opstopingen (verkeerslichten, onoverzichtelijke kruisingen, onduidelijke voorangssituaties, etc.)
- Brede stoepen, brede fietspaden, eventueel afgescheiden van wegdek. Verkeer van rechts heeft voorrang. Veel groen
- Brede stoepen, fietspaden en 1 rijbaan voor auto's
- Brede stoepen, fietsstraat, auto te gast

- Brede fietspaden en minder auto's
- Brede fietspaden, misschien drempels. Ik woon zelf op de draaiweg, in het rustige gedeelte tussen de adelaarstraat en de talmalaan en we hebben nu al veel sluipverkeer, dat zie ik alleen maar erger worden als de andere wegen worden aangepast.
- Brede fietspaden, nauwelijks auto's, brede schone stoepen
- Brede fietspaden, weinig auto's. Enkel bestemmingsverkeer voor vogelenbuurt/tuinwijk. Veel groen langs de weg
- brede fietsstraat waarbij de connectie oudenoord afgesloten wordt. 30km zone
- Brede lanen, veel ruimte voor autoverkeer, parkeergarages onder de grond. OV, heeft zijn langste tijd gehad. Met de komst van de zelfsturende auto, zullen bussen niet meer nodig zijn. De infrastructuur speciaal voor bussen kan dus afgebouwd worden.
- Brede stoepen, vrijliggende fietspaden (dus geen stroken zoals nu), smalle weg voor autoverkeer, minder parkeerplaatsen, meet fietscontainers en fietsstallingen, bomen. Shared space bij Willem van Noortplein.
- Brede stoepen. Goed asphalt, auto te gast, 30km/u, zebrapaden, snelheidscontroles, paaltjes weg
- Brede straat met minder parkeerplekken brede stoepen met mooie bomen Met alleen bestemmingsverkeer ook richting hopakker de stad in
- Breder (en veiliger) voor fietsers, nog wel steeds busverkeer, misschien eenrichtingsverkeer voor auto's om het voor doorgaand verkeer minder interessant te maken, maar wijkbewoners nog wel toegang te geven.
- breder fietspad en bredere stoep.
- Breder fietspad en minder autoverkeer
- Breder meer ruimte voor fietsers
- Bredere en aantrekkelijker voet en fietspaden.
- Bredere fietspaden
- Bredere fietspaden, hopelijk afgescheiden. Is mogelijk door Pieter Nieuwlandstraat en Anth. Matthaeuslaan éénrichtingstraten te maken
- Bredere fietspaden, minder middenpaaltjes zodat bussen niet te dicht op de fietsers rijden, meer fietsenrekken (zodat lopen ook aantrekkelijker wordt) en een 30km zone gebied.
- bredere fietspaden, slimme oversteekplaatsen
- Bredere fietspaden, smallere autobanen - dat dwingt al tot langzamer rijden. Rood asphalt voor fiets, zwart voor auto's. Geen bezwaar tegen busverkeer.
- Bredere fietsstraten, geen doorgaand autoverkeer
- bredere fietsstroken
- Bredere stoep
- bredere stoep, rustig qua verkeer, op sommige plaatsen groener. Een boulevard om aan te wonen.
- Bredere stoep, schoner, afgeschermd fietspad, meer snelheidscontroles op autos
- bredere stoepen (opstakels als fietsenrekken en overdreven geclaimde aanplanting weg), meer buurtfietsstallingen, snelheidsbeperkingen voor motorvoertuigen
- Bredere stoepen en 30km max snelheid of vrijliggende fietspaden, alleen bestemmingsverkeer auto. Goede oversteekbaarheid en fietsveiligheid.
- Bredere stoepen en voornamelijk voet- en fietsverkeer. Autoverkeer rijdt zo min mogelijk door de straten, bestemmingsverkeer uitgezonderd.
- Bredere stoepen, afgescheiden fietspaden. Hierdoor wordt wandelen en fietsen veiliger, ook voor kinderen. Voor auto's smallere rijstroken en langzamere snelheid.

- bredere stoepen, breed fietspad, klinkers als bestrating en veel bomen
- bredere stoepen, meer ruimte voor fietsers, beter uitzicht vanuit de zijstraten, minder auto's, lagere snelheid, schonere lucht.
- bredere stoepen, meer winkels en horeca, klinkers op de weg.
- Bredere stoepen, minder agressieve weggebruikers
- Bredere stoepen, minder stilstaand verkeer, al is dat de laatste tijd al wat verbeterd.....maar ook minder stilstaand verkeer op de oudenoord voor de monica brug. Veredr zou het fijn zijn als we ook van de andere kan de kaatstraat in zouden
- Bredere, evt losliggende fietspaden. Nu is het te smal, in sommige bochten rijdt de bus je als fietser van de sokken (bocht kruising Koekoekstraat en Adelaarstraat). Auto's rijden in al deze straten 30km/u, net als nu al in de Pieter Nieuwlandstraat.
- Breed veel ruimte voor fietsers en voetgangers, alleen bestemmingsverkeer, fietsstraat auto's te gast.
- Breed voor fietsers en voetgangers, maar smal voor auto's
- Breed, apart, fietspad (zie kaatstraat), aan beide zijden. Zo min mogelijk auto's.
- Breed, veel groen, autoluw
- Breedere en nettere stoepen en de weg ook netjes
- De Pieter Nieuwland is enkel bestemmingsverkeer en een woonerf straat. De stoepen van alle straten zijn verbreed en met groenperkjes. De snelheid is verlaagd en er zijn meer, breder oversteek plaatsen.
- De stoepen en fietspaden verbreed. Duidelijke oversteekpunten voor fietsers en voetgangers met vakken voor beiden. Daarnaast duidelijke voorrangregels. Een bord met auto's te gast in de fietsstraat. Drempels voor verlaging van snelheid. Auto: 30km/u
- De straten zijn geasfalteerd, 30 km/u en de stoepen zijn voldoende breed. De Pieter Nieuwlandstraat is eenrichtingsverkeer, vanaf Kard. Jongweg naar Willem van Noortplein/straat.
- Denk niet dat verkeerssituatie veel kan verbeteren. Beter wegdek. Beter stoepen. Duidelijk zichtbare fietspaden en mooiere inrichtin van de weg, laangevoel, kan wellicht het rijgedrag wat vertragen. Maak er een laan van en men gedraagt zich sjieker
- Dorpser, ruimte voor fietsers, rustiger met auto verkeer, meer groen.
- Een 30km/h zone, waar de fietser centraal straat. Voor de voetganger brede overzichtelijke stoepen.
- Duidelijk aangegeven oversteekplaatsen en stoepen die breed genoeg zijn voor kinderwagens en rolstoelen.
- Een smalle strook voor auto's met éénrichtingsverkeer. En voor de rest mooie brede voetpaden en fietspaden en genoeg (liefst overdekte) fietsparkeergelegenheid
- Een route met veel ruimte voor fietsers. Bussen en auto's kunnen er ook rijden, maar dienen een lage snelheid te houden. Er is ook geen ruimte om in te halen - maar een door fysieke maatregelen ingeperkte snelheid. Idealiter is het een fietsstraat.
- Een veilige en levendige straat!! Brede stoepen, veel groen, weinig auto verkeer, duidelijke aanwijzingen (zebrapaden, borden, verkeersluizen, etc) en vooral: veel leven op straat: dus veel voetgangers, spelende kinderen, etc.
- Fietsvriendelijke met bredere fietspaden en smaller stuk voor auto's waardoor er ook langzamer gereden wordt.
- Groen, vriendelijker, brede stoepen. Nadruk op de buurt en de bewoners en minder op de auto's.
- Groen, meer bomen, bredere stoep. Prettige weg voor fietsers en voetgangers.

- Groen en met een goed trottoir en fietspad
- Groen en veilig met veel ruimte voor voetgangers en fietsers.
- Groen met bomen en hagen en veel ruimte voor OV, fietsers en wandelaars. Graag elektrische bussen of andere bussen zonder uitstoot. Reizen via NS station Overvecht bevorderen.
- Fijne straten, veel ruimte voor fiets en voetganger. Autoverkeer is er nog wel, maar een stuk minder. Ruimte voor groen. Levendig door de winkeltjes en her en der wat horeca.
- Geen wijzigingen in de Pieter Nieuwland of Antonius Mathaeus, De Kaat-Adelaar-Willen van Noort zijn voorzien van hoge bomen, er zijn zebrapaden aangelegd en er mag max. 40 km/u gereden worden in de straat. Wellicht ook de fietsstrook iets breder
- Gezellig, ruimte voor terras, brede fietspaden, stapvoets rijdende auto's
- Grotendeels hetzelfde. Ik hecht ook erg aan de bus door de route waar we het hier over hebben. Evt iets meer ruimte voor fietsers, bredere stroken.
- Grotendeels bestemmingsverkeer, weinig tot geen vrachtverkeer. Veilig en ruim voor fietsers. Veel kleine kinderen in de buurt, veilig voor hen.
- Het liefst zou ik grote fietsstroken zien en meer zebrapaden. Daarnaast moet er een milieuzone voor auto's komen zoals ook in het centrum het geval is.
- Het liefste met brede stoepen en verkeersdrempels. En veel bomen.
- Hetzelfde met veel meer ruimte voor fietsen en voetgangers. En dan nog zal het erg druk worden met zoveel extra mensen. Die zullen uiteindelijk vertrekken en ingewisseld worden door de onderkant samenleving. Hiermee ligt de nieuwe gettovorming klaar!
- Iets bredere fietspaden en meer haaiantanden
- Ik hoop dat de straten dan meer gericht zijn op fietsers door het verbreden van de fietspaden, het verminderen van de snelheid en voetgangers meer ruimte geven op de stoep en plekken waar je veilig en met voorrang kunt oversteken.
- In de Vogelenbuurt alle straten ingericht zoals de Koekoekstraat. Eenrichting, bredere fietspaden, meer bomen langs de weg
- In plaats van asfalt keitjes en veel meer ruimte voor de fietsers. En echt veel minder auto's en niet meer die waanzinnige snelheden door de straat (antonius matthaeuslaan)
- Kaatstraat en Adelaarstraat met breder fietspad en minder auto's
- Klinkers. Meer groen (op de straat zelf, plantenbakken of boompjes in middenrij). Zoiets als breedstraat-gebied? 30 km zone om auto's uit (binnen)stad te weren en doorgaand verkeer te verminderen, meer ruimte voor fietsers en wandelaars.
- Lagere snelheid, smaller wegdeel, van rijbaan afgescheiden fietspad, bredere stoepen, meer groen en bomen in de straat. Hoe eerder hoe beter. Lagere snelheid om veiligheid en lucht kwaliteit te verbeteren, kost niets en kan morgen worden ingevoerd.
- Langzamer rijdende auto's, meer ruimte voor voetgangers en fietsers.
- max. snelheid 30 km/uur, indien mogelijk gescheiden fietspaden van voldoende breedte
- Meer veilige oversteekpaden, bredere fietspaden, minder hoge plantenbakken. Maar lage bakken, wel zo eel mogelijk groen!
- Meer bomen, minder auto's, bredere fietsgedeeltes, zebrapaden
- Meer een leefomgeving met brede stoepen, brede fietspaden met goedwegdek zonder gaten, 30km zone, vooral bestemmingsverkeer, groene omgeving
- Meer fietsenrekken (en/of fietsenstallingen), bredere stoepen, bredere en betere fietspaden. Snelheidslimiet omlaag en minder autoverkeer. Naar mijn idee werken wegversmallingen of 'slalompaaltjes' onvoldoende.
- Meer groen en bredere stoepen.

- Meer groen, rede stoepen, meer ruimte voor fietsers, rustiger
- Meer groen, bredere stoepen en smallere strook voor auto's
- Meer groen, bredere trottoirs, fietszone met auto te gast.
- Meer groen, meer gericht op fietsers en voetgangers
- Meer groen, meer ruimte voor fietsers en minder auto's
- Meer groen, overzichtelijker Met name de kaatstraat daar bredere stoepen en fietspaden.
- Meer obstakels, minder vrachterkeer, meer ruimtes voor fietsers.
- Meer ruimte en veiligheid voor de fietsers, minder auto's/bussen, gezelliger straat met meer groen.
- Meer ruimte voor de fiets maar ook doorstroom voor auto's de stad uit/in.
- Meer ruimte voor de fietser, minder autos die veels te hard rijden. Ook groener alshet mogelijk is, meer bomen/planten
- Meer ruimte voor fiets en lopen (ook een mooie hardlooproutte??), meer groen, minder auto's, minder racen op de ant matthaeuslaan/Willem van noortstraat, meer zebra's, minder file adelaarstraat (sinds monicabrugknijp..)
- Meer ruimte voor fietsen en voetgangers. Minder autoverkeer/auto's te gast. Betere oversteekplaatsen, bv zebras.
- Meer ruimte voor fietsen, een Plus-supermarkt ipv jumbo aan de Merrlstraat want hun logistiek is schoner, en verder zoals nu. Géén stoplichten kruispunt Draaiweg-Merelstraat/Troelstralaan.
- Meer ruimte voor fietsers
- Meer ruimte voor fietsers en overstekende voetgangers. Doorgaand verkeer minder
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Minder auto's en lagere snelheid voor auto's. Automobilisten die slechts van de ene naar de andere kant van de stad willen, nemen de fiets of de bus en auto's die verder willen, nemen de doorgaande wegen.
- Meer ruimte voor fietsers en zonder parkeerplekken aan de zijkanen
- Meer ruimte voor fietsers, klinkers in plaats van asfalt, meer groen.
- Meer ruimte voor fietsers, lagere snelheid en goede ov. Alleen bestemmingsverkeer voor auto's.
- Meer ruimte voor voetgangers en fietsers, auto's te gast en alleen bestemmingsverkeer. Ik begrijp dat de auto ook ruimte nodig heeft, maar ik zie ze toch liever minder in de stad.
- meer ruimte+minder gevaar voor fiets +voetganger; minder auto, langzaam rijden, bussen op electra; nu eerst pijn eerlijk verdelen; betrek ook Ingehoutzstr erbij, daar rijdt nu amper iets. AM laan+PNstraat nu te zwaar belast
- meer stoep!
- Meer wandel en fietsgebied
- Meer zoals de twijnstraat! Meer ruimte voor voetgangers en fietsers, minder paaltjes inhammen en rare bochten. Zorg dat verkeer natuurlijk langzamer rijdt door ander verkeer voorrang te geven, zodat de vervelende hobbels weg kunnen.
- Met bredere stoepen voor voetgangers, betere fietspaden, meer groen op straat [plantenbakken, bomen], en vooral: minder auto's
- Met meer drempels, bredere fietspaden.
- met wat minder verkeer (ontmoedigen doorgaand verkeer), daardoor betere fietservaring en meer ruimte voor stoepen. NB: deze enquête is erg gekleurd; liefst zie ik de straten autolouwer maar de enquête laat weinig ruimte over voor een andere mening.

- Mijn hoop is zoals de Croeselaan, waarbij alleen bestemmingsverkeer in de straten rijdt. een auto luwe straat met een bredere opzet voor fiets en voetgangers zou een verbetering zijn. De koekoekstraat de snelheid niet verminderd, de drempels zijn weg
- minder autoverkeer, veiliger, lagere snelheid, bredere stoepen, meer groen, kindvriendelijker, gericht op bestemmingsverkeer
- Minder autoverkeer, meer fietsruimte
- Minder autos, veel betere faciliteiten voor de fietser, alleen bestemmingsverkeer
- minder autos, meer ruimte voor fietsers en voetgangers
- Minder auto's door carsharing, bredere fietspaden, makkelijker oversteken, meer bomen en bankjes
- minder auto's, langzamer rijdende auto's, meer ruimte voor lopen en fietsen
- Minder auto's, meer aandacht voor lopen / fietsen. Bij voorkeur meer fietsenrekken zonder dat de looproute smaller wordt.
- Minder druk qua auto's, bredere stoepen een meer winkels en/of horeca. Zoals bijvoorbeeld de Nachtegaalstraat
- Minder obstakels op de stoepen. Brede fietspaden, maar voldoende mogelijkheid voor auto's om met 30-40 km per uur te rijden
- Minder verkeer, geen asfalt. Bredere stoepen. Fietsstraat met drempels en andere obstakels.
- Minder verkeer. Veel groen. Brede voetpaden. Ruimte voor fietsers. Meer kleinschalige bedrijvigheid en winkeltjes. Zoals in Burg. Reigerstraat.
- Mooi -groen -rustig -ruimte voor fietsers en voetgangers -veilig
- Mooie straat met brede rood asfalt fietspaden, goede trottoirs en met veel groen.
- Muv Pieter nieuwlandstraat, bredere fietspaden. Asfalt, geen bestrating
- Overzichtelijker, meer ruimte voor de fietser, stoep beter begaanbaar
- Qua wegdek hetzelfde maar bredere fietspaden
- Realistisch: dagelijks verkeer dat vast staat door de grote aantallen inwoners in Utrecht. Ideaal: genoeg ruimte voor fietsers/ voetgangers, minder auto's
- Ruime fiets en wandelstraten en enkel autos van de bewoners uit de wijk
- Ruimere stoepen en ruimte voor kleine terrasjes. Geen asfalt meer. Concentratie gezelligheid met name op Willem van Noortplein, bij de sluis en in iets mindere mate op de tussengelegen kruisingen. Smalle autowegen en geen inhaalmogelijkheden.
- Rustig beeld. Bomen. Brede stoepen, breed fietspad, het geluid is rustig. Fietsen staan op daarvoor bestemde plekken en niet meer overal in de weg. Auto's kunnen niet meer op de stoep parkeren.
- Rustige straten waar niet harder dan 30km KAN worden gereden. Veel 1richtingverkeer zodat de straten rustiger worden en ruimte voor fietsers. Meer groen door bv plantenbakken op straat enerzijds als obstakel anderzijds als verbetering leefomgeving
- Rustige verkeerstraat met weinig ruimte voor auto's, brede fietspaden, bloembakken, fijne brede stoepen. Meer een leefstraat, dan de auto scheurstraat waar het nu op lijkt. Geen bussen
- Rustiger en meer ruimte voor fietsers en voetgangers
- Rustiger minder autoverkeer, meer ruimte voor voetgangers en fietsers
- Rustiger, meer bestemmingsverkeer, bredere fietspaden, meer parkeerplaatsen, rustiger verkeer
- Rustiger, meer plaats voor fietsers en voetgangers, en idealiter zelfs autovrij

- Straten met een maximum van 30km p/u waar fietsers en voetgangers vrij de ruimte hebben
- Straten waar auto's te gast zijn, maximumsnelheid 30/40 km per uur, meer ruimte voor fietsers
- smaller en langzamer met meer ruimte voor fietsers. ook zijn de stoepen iets breder met minder opstakels zodat er makkelijk 2 mensen naast elkaar kunnen lopen
- Smaller, betere voorzieningen voor fietsers, niet zo druk en geen busverkeer.
- Smaller, bredere stoepen
- Smaller, met veel ruimte voor de fiets.
- Smallere stoepen, bredere fietspaden
- Smallere autorijstrook, eenrichting verkeer en meer ruimte voor fiets en voetganger
- Toegankelijk, maar geen racebaan voor auto's. Groen. Mooi. Ruimte voor fietsers.
- Uitsluitend voor bestemmings verkeer. Genoeg parkeer gelegenheid. Genoeg ruimte voor Fietsers, dit is nu wat beperkt.
- Veel bomen en wandelgebied, met brede stoepen en een kleine rijstrook voor lokaal verkeer. Verder geen autoverkeer.
- Veel leven, fietsers wandelaars die de ruimte hebben. Er komen steeds meer restaurants en cafés. Het wordt een van de nieuwe populaire wijken van Utrecht. Over 5 jaar zou het veilig en schoon moeten zijn om deze ontwikkeling te faciliteren
- Veel minder verkeer, alleen voor bewoners. Brede stoepen met veel groen.
- Veel ruimte voor de fiets EN een goede centrumring optie. Autoverkeer alleen maar afknippen en via lange omrijroutes sturen werkt frusterend, en soms moet je gewoon even met de auto zijn. Voor mijn part een ondergrondse centrumring, wees creatief!
- Veel rustiger en veel meer ruimte voor fietsers en voetgangers.
- Veel rustiger straatbeeld met veel ov en fietsverkeer
- Veel rustiger, aantrekkelijk geplaveid, als onderdeel van het centrum van Utrecht. Smalle baan, alleen bussen en bestemmingsverkeer. Brede voetpaden en fietsbanen. Met meer groen en veiliger voor kinderen en fietsers.
- Verkeersdrempels, doorstroom fiets- en voetverkeer, snelheidscontrole, breder fietspad met stoeprand tussen autoweg
- Verminderde snelheid, bredere stoepen wellicht, meer zebapaden, versmallingen waar auto's op elkaar moeten wachten.
- Voetganger/fiets, vriendelijk maken, met veel meer sfeer dan nu; boompjes planten, goede paden om te lopen, leuke bankjes om te zitten, horeca met terrassen etc.
- vooral fietsen en lopen makkelijker maken, bredere fietspaden, geen gevaarlijke oversteekplekken zoals bij de kruising bij de molen en bij het willem van noort plein
- Voornamelijk bewonersverkeer met bredere stoepen met duidelijke en voldoende plekken voor fietsen. Wellicht meer groen, meer rust op straat qua verkeer en een verzorgender straatbeeld.
- Wel meer ruimte voor fietsers en voetgangers en rustiger met veel groen
- Zo min mogelijk asfalt en gewoon klinkers, ruimte voor fietsers en meer groen! Max 30 km/h 1 richting...
- Zoals maliesingel, ruimte voor voetgangers en fietsers met veel groen
- Afgescheiden fietspaden, brede voetpaden en langzamer autoverkeer. PS Een voorbeeld hoe dat NIET moet is de recente verbetering Koekoekstraat, waar het voetpad onbruikbaar is, want vol staat met fietsen en auto's nog steeds door de straat razen.



## Alleen bestemmingsverkeer

- (1) Hoofdzakelijk fietsstraten. 2) Alleen bestemmingsverkeer op Adelaarstraat, alle zijstraten zijn fietsstraten en 1-richtingsverkeer voor autos. 3) Brede stoepen met oversteekmogelijkheden 4) Veiliger voor kinderen op stoep en rondom wegen
- 30 km wegen met veel ruimte voor fietsers en voetgangers. Doorgaand verkeer rijdt via Overvecht.
- 30 km wel auto, maar vooral bestemmingsverkeer, geen doorgaand verkeer richting stad
- 30 km zone en alleen voor bestemmingsverkeer
- 30km zone, autoluw, alleen bestemmingsverkeer voor bewoners. Fietsstraten waar auto's te gast zijn.
- Adelaarstraat alleen toegankelijk voor klein vrachtverkeer. Pieter Nieuwlandstraat eenrichtingsverkeer of 30 km zone
- Afgesloten voor doorgaand verkeer behalve bewoners
- Alleen bestemmingsverkeer. Alle het verkeer wat voor stad komt binnen via de andere kant van Utrecht en kan daar makkelijk parkeren in parkeer garkages. En het oberige verkeer omgeleid door alternatieve routes.
- Alleen bestemmingsverkeer en meer ruimte voor fietsers. Dit zorgt dat de staat overzichtelijker wordt. Misschien verkleint dit de kans op bijna aanrijdingen (die ik dagelijks mee maak). Een goed wegdek zou een pre zijn.
- Alleen bestemmingsverkeer op lage snelheid, veilig oversteken, fietsers kunnen naast elkaar fietsen. Drempels behouden en geen fietsstraat van maken, anders worden fietsers alsnog door auto's van de weg afgedrukt (zie Koekoekstraat!!)
- Alleen bestemmingsverkeer, dus bewoners of bezorgers mogen er met de auto rijden.
- Alleen bestemmingsverkeer, dus geen sluipverkeer. Verkeer door deze buurt is voor een groot deel verkeer voor de wijk Overvecht. Via de Antonius Matthaeslaan en de Tripkade steken automobilisten door naar Overvecht. Geldt ook in omgekeerde richting.
- Alleen bestemmingsverkeer. 'Automobilist te gast' straten.
- Alleen elektrische auto's. Geen toegang klassieke verbrandingsmotoren. Afsluiten doorgaande weg. Frequenter openbaar vervoer
- Alleen ingericht op wandelaars en fietsers, met zeer beperkt verkeer. Bestemmingsverkeer alleen buiten de spits.
- Alleen woon en werkverkeer voor de mensen die er wonen, zoals bij een woonerf.
- Alleen bestemmingsverkeer en meer groen op straat (bomen).
- Als doorgaande fietsroutes naar de stad, met af en toe een bestemmingsverkeerauto, een beetje zoals veel van de singels om de stad. Het Willem van Noortplein als bruisend middelpunt van de wijk, met horeca (incl. terrassen) en winkels.
- Als een wijk met doorgaande wegen rondom. (Talmalaan, Blauwkapelseweg, Kardinaal de Jongweg, Voorstraat of singel)
- Auto te gast, bestemmingsverkeer, oversteekpunten/ stoplichten/ zebra's en een duidelijke max. Snelheid die je ook herkent in de straten. Liefst met handhaving.
- Autoluw (alleen bestemmingsverkeer)
- Autoluw, alleen bestemmingsverkeer
- autoluw, bestemmingsverkeer en openbaar vervoer
- Autoluw, muv bewoners

- auto's te gast, alleen bestemmingsverkeer, veel ruimte voor fietsers. Bredere stoepen met minder obstakels. Ik loop veel met de kinderwagen maar moet dan de stoep af ivm lantarenpalen, bankjes, fietsen etc.
- Als vergroende stadsstraat met ruimte voor de voetganger, fietser en bestemmingsverkeer
- brede lanen, zeer smalle straat, 30 km max, meer groen, trajectcontrole op snelheid, automatische stoplichten als een voetganger op vaste oversteeksel wil oversteken.doorgaand verkeer via buitenkant van de wijk omleiden.
- Brede fietspaden, weinig auto's. Enkel bestemmingsverkeer voor vogelenbuurt/tuinwijk. Veel groen langs de weg
- Bredere fietsstraten, geen doorgaand autoverkeer
- Breed veel ruimte voor fietsers en voetgangers, alleen bestemmingsverkeer, fietsstraat auto's te gast.
- Bredere stoepen en 30km max snelheid of vrijliggende fietspaden, alleen bestemmingsverkeer auto. Goede oversteekbaarheid en fietsveiligheid.
- Bredere stoepen en voornamelijk voet- en fietsverkeer. Autoverkeer rijdt zo min mogelijk door de straten, bestemmingsverkeer uitgezonderd.
- Brede straat met minder parkeerplekken brede stoepen met mooie bomen Met alleen bestemmingsverkeer ook richting hopakker de stad in
- Breder (en veiliger) voor fietsers, nog wel steeds busverkeer, misschien eenrichtingsverkeer voor auto's om het voor doorgaand verkeer minder interessant te maken, maar wijkbewoners nog wel toegang te geven.
- Buurtstraten zonder doorgaand verkeer
- Dan ook per definitie minder geparkeerde auto's door beperking aantal parkeervergunningen per huishouden. Verder minder verkeer door stimulering alleen bestemmingsverkeer. Wellicht is dan ook een bushalte op de Antonius Matthaesuslaan mogelijk.
- Dat alleen het verkeer dat hier in de buurt moet zijn gebruik maakt van deze wegen
- De Pieter Nieuwland is enkel bestemmingsverkeer en een woonerf straat. De stoepen van alle straten zijn verbreed en met groenperkjes. De snelheid is verlaagd en er zijn meer, breder oversteek plaatsen.
- denk aan kruispunt bij diakonessenziekehuis: overzichtelijker, meer gericht op fiets en wandelaar en bestemmingsverkeer
- Deze straten geven de ruimte aan fietsers en wandelaars. Auto's rijden hier 30 km per uur. Het verkeer dat hier rijdt is bestemmingsverkeer. Al deze maatregelen moeten ervoor zorgen dat onze kinderen veilig kunnen oversteken om naar school te komen.
- Deze straten zijn geen doorrace-straten meer maar zijn helemaal opgenomen in de sfeer van de votulast-woonbuurt. Het verkeer (ook de fietsers) houden zich aan de verkeersregels van de autoluwe buurt. Er is meer groen!
- Een richting en geen doorgaand verkeer
- Een rustige straat met autoverkeer voor de bewoners maar geen doorgang/korte route voor naar de stad vanaf de kardinaal de jong weg
- een straat voor de bewoners die eer wonen en meer groen
- Fietsstraat met alleen bestemmingsverkeer voor auto's
- Fietsstraten conform merelstraat. Enkel bewoners moeten hier nog willen rijden.
- fietsstraten met auto te gast; dit ontmoedigt doorgaan verkeer en houd bestemmingsverkeer mogelijk. Wel effectief toezicht/ sancties instellen

- Fietsvriendelijker, geen doorgang, Allan in en uit de wijk voor bewoners en bestemmingsverkeer. Stoppen van drugsrunning verkeer. Actieve controle op weggedrag kamikaze pizzakoeriers en andere bezorgers
- Elektrisch en pieter nieuwland is alleen voor bestemmingsverkeer
- Enkel bestemmingsverkeer maakt gebruik van de straten.
- enkel bestemmingsverkeer. voldoende parkeerruimte. geen stoere jeugd die door rood rijdt bij kruising met kardinaal!!!!
- Enkel met bestemming verkeer, waarbij voldoende parkeergelegenheid is voor de bewoners en hun bezoek. Vergeet niet dat het zeker sociale gevolgen zal hebben wanneer het bezoek van de bewoners geen voldoende parkeergelegenheid heeft.
- Fiets en wandelvriendelijk, meer groen/ bomen:bloesems zoals in vogelenbuurt, kindvriendelijker, minder auto's bv alleen bestemmingsverkeer Pieter Nieuwland (meer cafeetjes/ winkeltjes)
- Fiets straat met alleen bestemmingsverkeer
- Fiets straten met weinig autoverkeer (alleen inwoners en openbaar vervoer)
- Fietsers en voetgangers bepalen het straatbeeld. De aanwezige auto's (zowel rijdend als geparkeerd) zijn voornamelijk van de bewoners.
- Fietsers,voetgangers, brede fietspaden, alleen bestemmingsverkeer
- Geen idee. Liefst groen, niet veel auto's, alleen bestemmingsverkeer
- Groener (meer beplanting en plantsoen), voetganger- en fietsvriendelijk (zebrapaden, lagere verkeerssnelheid en -dichtheid), alleen bestemmingsverkeer
- Groen, voornamelijk fietsverkeer en bestemmingsverkeer. Goedkoop ov, deel auto's
- Groen, bestemmingsverkeer, gericht op voetgangers en fietsers. Veilig.
- Geen doorgaand autoverkeer
- Geen doorgaand verkeer - minder auto's - meer ruimte voor fietsen en voetgangers - meer beplanting en begroeiing
- Geen doorgaand verkeer meer. Waar het kan nog wat groener d.m.v. bomen en bloemperken.
- Geen doorgaand verkeer, geen sluipverkeer meer, klinkers of fietsstraat aanleggen
- Geen doorgaand verkeer. Smaller met meer parkeerplaatsen voor vergunninghouders.
- Geen doorgaande racebanen. Meer controle. 30 km zone.
- Geen doorgaande route
- Geen doorgaande wegen, minder gescheur over de weg. Obstakels (plantenbakken ofzo) om de weg te versmallen, vertragen voor auto's.
- Geen sluiproute maar wel goed te gebruiken voor buurtbewoners
- Gesloten voor doorgaand verkeer
- Goed bereikbaar voor de bewoners en onaantrekkelijk voor doorgaand sluipverkeer. Geen idioot brede trottoirs waardoor de weg te smal wordt en het voor fietsers gevaarlijk wordt zoals Pieter Nieuwland straat. Geen bovenliggende partij maar afgestemd.
- Grotendeels bestemmingsverkeer, weinig tot geen vrachtverkeer. Veilig en ruim voor fietsers. Veel kleine kinderen in de buurt, veilig voor hen.
- Het liefst al voor het einde van dit jaar. Maar meer fietsers en voetgangers dan auto's. Geen doorgaande weg maar alleen bestemmingsverkeer.
- Idealiter als een straat waar voornamelijk bestemmingsverkeer doorheen gaat.
- Ingericht enkel voor bestemmingsverkeer

- Klinkers. Meer groen (op de straat zelf, plantenbakken of boompjes in middenrij). Zoiets als breedstraat-gebied? 30 km zone om auto's uit (binnen)stad te weren en doorgaand verkeer te verminderen, meer ruimte voor fietsers en wandelaars.
- Lokaal uiterlijk (geen doorgaande weg). Wel belangrijk dat voor bewoners/ bezoekers geen opstakels worden ingebracht om het doorgaande verkeer te ontmoedigen
- meer bomen, doorgaande route voor fietsers, incidenteel auto's als bestemmingsverkeer.
- Meer een leefomgeving met brede stoepen, brede fietspaden met goedwegdek zonder gaten, 30km zone, vooral bestemmingsverkeer, groene omgeving
- Meer Platanen, mooie bomen, meer groen en bloemen, rust, fijne pleinen, alleen bestemmingsverkeer, fietsstraten, auto/motor/brommer/scooter te gast: geen sluipverkeer en hardrijders!
- Meer ruimte voor fietsers, lagere snelheid en goede ov. Alleen bestemmingsverkeer voor auto's.
- Meer ruimte voor voetgangers en fietsers, auto's te gast en alleen bestemmingsverkeer. Ik begrijp dat de auto ook ruimte nodig heeft, maar ik zie ze toch liever minder in de stad.
- Meer 'wijkgevoel' en veiliger, minder autoverkeer op straat en met lagere snelheid. Bredere fietspaden, de auto is te gast of wordt omgeleid via grotere, efficiëntere toegangswegen. Kinderen kunnen vrijer rondlopen en oversteken.
- Meer winkels, horeca en een levendige buurt ipv doorgaandverkeer. Een verlenging van het centrum.
- Meer zoals Duifstraat of Abstederdijk. Dus weinig doorgaand verkeer, en alleen met lage snelheid.
- Met minder auto's. Auto's zouden alternatieve route moeten hebben. Geen doorgang stad in bijvoorbeeld. De kardinaal de longweefsel is een uitstekend alternatief.
- Mijn hoop is zoals de Croeselaan, waarbij alleen bestemmingsverkeer in de straten rijdt. een auto luwe straat met een bredere opzet voor fiets en voetgangers zou een verbetering zijn. De koekoekstraat de snelheid niet verminderd, de drempels zijn weg
- Minder autos, veel betere faciliteiten voor de fietser, alleen bestemmingsverkeer
- Minder auto's, meer bestemmingsverkeer en in de navigatie niet meer als snelste route gezien vanuit Noord en Oost Nederland
- Minder druk maar vooral minder gevaarlijk door de vermindering van de snelheden. Alleen bestemmingsverkeer en auto' s te gast zou ideaalbeeld zijn.
- Minder en liefst helmaal geen doorgaand verkeer meer.. alleen bestemmingsverkeer
- Minder verkeer of alleen bestemmingsverkeer. Deze straten zijn echt veel te druk en ook gevaarlijk
- Nauwelijks doorgaand verkeer, alleen bestemmingsverkeer (30km), brede fietspaden en stoepen. Wat beheersbaar groen (midden op de weg bv), gras/wilde bloemen etc. Eventueel deels onderhouden/beheert door bewoners.Goed onderhouden verhardingen.
- Pieter Nieuwlandstraat afsluiten voor doorgaande auto's
- Pieter nieuwlandstraat ingericht als woonstraat met elementenverharding en smalle rijbaan. Wellicht met knip om doorgaand verkeer tegen te gaan.
- Ruime fiets en wandelstraten en enkel autos van de bewoners uit de wijk
- Rustige straten met alleen bestemmingsverkeer
- Rustige woon- en fietsstraten met veel groen, waar alleen bestemmingsverkeer komt en waar kinderen veilig naar school of (sport)club kunnen lopen en fietsen!
- Rustiger en alleen voor bestemmingsverkeer.
- rustiger en veelal verkeer dat er thuis hoort

- Rustiger, meer bestemmingsverkeer, bredere fietspaden, meer parkeerplaatsen, rustiger verkeer
- rustiger, maar nog steeds wel goed berijdbaar voor auto's van bewoners
- Rustiger. Minder hardrijders. Voornamelijk bestemmingsverkeer.
- Rustiger. Weinig verbouwingen. Wel bestemmingsverkeer.
- Speelstraten voor kinderen, woonerf uiterlijk met veel groen en klinkers, met auto alleen toegankelijk voor bewoners en bestemmingsverkeer, WvNplein een echt plein met horeca, een terras, speelruimte voor kinderen en ruimte voor ondernemers. Veilig!
- Straat alleen voor omwonenden en openbaar vervoer.
- Straten waarin fietsers en wandelaars op 1 staan en waar alleen bestemmingsverkeer doorheen gaat. Voorbeeld: tolsteegsingel
- uitsluitend bestemmingsverkeer, 30 km per uur, geen bus, veilige route voor fietsers, waarschijnlijk meer obstakels om de snelheid te ontmoedigen.
- Uitsluitend voor bestemmings verkeer. Genoeg parkeer gelegenheid. Genoeg ruimte voor Fietsers, dit is nu wat beperkt.
- Veel bomen en wandelgebied, met brede stoepen en een kleine rijstrook voor lokaal verkeer. Verder geen autoverkeer.
- Veel meer groen en alleen bestemmingsverkeer en OV
- Veel minder verkeer, alleen voor bewoners. Brede stoepen met veel groen.
- Veel rustiger, aantrekkelijk geplaveid, als onderdeel van het centrum van Utrecht. Smalle baan, alleen bussen en bestemmingsverkeer. Brede voetpaden en fietsbanen. Met meer groen en veiliger voor kinderen en fietsers.
- Veiliger voor fietsers en enkel nog bestemmingsverkeer
- Voetgangersvriendelijk met voornamelijk bestemmingsverkeer qua auto's
- Vooral voor fietsers/voetgangers, alleen bestemmingsverkeer/bewoners met auto, veel groen/bomen/perken
- Vooral: rustiger, minder hard rijden, minder vrachtverkeer en met alleen bestemmingsverkeer. En geen dodelijke ongelukken of met zwaar letsel meer en continue angst dat er (weer) iets ernstigs gebeurt.
- Voornamelijk bewonersverkeer met bredere stoepen met duidelijke en voldoende plekken voor fietsen. Wellicht meer groen, meer rust op straat qua verkeer en een verzorgender straatbeeld.
- Voornamelijk gericht op fietsers om de buurt te ontlasten van alle auto's die er doorheen crossen. Dit verkeer omleiden via de kardinaal de jongweg. Dus enkel bestemmingsverkeer.
- Vriendelijker voor fiets, voetgangers en ov. Irritant of zelfs onmogelijk om met de auto helemaal doorheen te gaan, maar wel voldoende bereikbaar voor bestemmingsverkeer.
- Vriendelijker, groener, meer voor de bewoners en niet voor doorgaand verkeer.
- Zoveel mogelijk woonerf en bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer dient andere route te nemen

## Groener

- - De Pieter Nieuwlandstraat als eenrichtingsweg vanaf Shell Kard. de Jong - smalle autoweg, brede fietspaden, brede trottoirs, oversteekplaatsen - aanvulling van het groen
- 1-richtingsautowegen, 30 km/uur, brede fietspaden, brede voetpaden, zebrapaden, drempels, goede zuinige straatverlichting, veel groen, ruime OV-haltes.
- 30 km, groen, voetgangers en fietsers eerst

- Al die onzinnige paaltjes eruit (alsof parkeren niet al lastig genoeg is hier!); pp's efficiënter ingedeeld (dus geen 1,5 of 2,5 plaats); nettere oplossing voor fietsen en meer groen, het verhoogde stuk bij de fietswinkel netter en logischer
- Allen bestemmingsverkeer en meer groen op straat (bomen).
- als een laan; breder, groener, kalmer rijgedrag/verkeer.
- Autoluw en schoon en groen
- autoluw, groener, smaller, meer voor fietsers en voetgangers en meer pleintjes en parkjes. Zoals in wijken in Amsterdam.
- Autoluw. Veel fietsen, wandelaars, bomen, planten
- Autovrij, groen en fiets en voetgangervriendelijk
- Als levendige gebieden met ruimte voor groen, voetgangers en fietsers en minder auto's. Dit zal ook leiden tot meer winkels en horeca wat de buurt ten goede komt
- Als vergroende stadsstraat met ruimte voor de voetganger, fietser en bestemmingsverkeer
- Asphalt voor de auto's weg, stoplichten en drempels weg. Gezellige klinkers, meer plein en speel plekken met groen stroken. ruimte voor fiets en wandel, plantenbakken om hoeken te creëren waardoor auto's worden ontmoedigd
- Asphalt weg, meer drempels, en vooral meer groen! Er is zoo weinig groen in de vogelenbuurt
- Bomen langs de weg, verbreed fietspad
- bomen, meer ruimte voor fietsers. Iets minder auto's
- brede lanen, zeer smalle straat, 30 km max, meer groen, trajectcontrole op snelheid, automatische stoplichten als een voetganger op vaste oversteeksel wil oversteken.doorgaand verkeer via buitenkant van de wijk omleiden.
- Brede stoel, met bomen, gezellig wandelen, terras voor horeca, ruime fietspad en zebra's
- Brede stoepen, grote bomen, veilige fietspaden, veel drempels en andere verkeersvertragers.
- Brede stoepen, brede fietspaden, eventueel afgescheiden van wegdek. Verkeer van rechts heeft voorrang. Veel groen
- Brede fietspaden, weinig auto's. Enkel bestemmingsverkeer voor vogelenbuurt/tuinwijk. Veel groen langs de weg
- Breed, veel groen, autoluw
- bredere stoepen, breed fietspad, klinkers als bestrating en veel bomen
- bredere stoep, rustig qua verkeer, op sommige plaatsen groener. Een boulevard om aan te wonen.
- Brede straat met minder parkeerplekken brede stoepen met mooie bomen Met alleen bestemmingsverkeer ook richting hopakker de stad in
- chique historische laan met prachtige bomen
- Dat duurt veel te lang &#128521;. Ze mogen wat ons betreft volgende week op de schop. Groener, meer bomen, veel minder auto's die vooral langzamer moeten rijden.
- De Pieter Nieuwland is enkel bestemmingsverkeer en een woonerf straat. De stoepen van alle straten zijn verbreed en met groenperkjes. De snelheid is verlaagd en er zijn meer, breder oversteek plaatsen.
- Deze straten zijn geen doorrace-straten meer maar zijn helemaal opgenomen in de sfeer van de votulast-woonbuurt. Het verkeer (ook de fietsers) houden zich aan de verkeersregels van de autoluwe buurt. Er is meer groen!
- Dorpsr, ruimte voor fietsers, rustiger met auto verkeer, meer groen.

- Een dertig km-weg, met een verhoogde fietspaden, groen in het midden (het is nu een beetje kaal) en smallere rijbanen. De drempels mogen van mij betreft weg.
- Een groene, rustige en veilige wijk. Waarin de omwonenden ( vooralde hoeveelheid kinderen) het kloppend hart het centrum van de wijk vormen en niet de straten voor het ( sluij)verkeer
- Een leefstraat, waarin je je raam open kunt doen zonder dat je hele kamer naar uitlaatgassen ruikt. Bomen.
- een straat voor de bewoners die eer wonen en meer groen
- Een veilige en levendige straat!! Brede stoepen, veel groen, weinig auto verkeer, duidelijke aanwijzingen (zebrapaden, borden, verkeersluizen, etc) en vooral: veel leven op straat: dus veel voetgangers, spelende kinderen, etc.
- fietsstraten met bloembakken etc op de straat (niet zoals de Duifstraat, die meer een racebaan is geworden)
- Fietsstraten met meer groen.
- Fietsvriendelijk, meer groen, veilig. Minder auto's en vrachtverkeer. Kortom: de huidige functie van de straat (met name doorgangsroute): afwaarderen!
- Eenvoudig, rustig wegbeeld zonder drempels en middenbermen. Betere en nettere benutting van stoepen voor stallen fietsen. Aaneengesloten, ritmische bomenrijen. Hoger verlichtingsniveau, beter op de weg en stoep gericht. Klinkerbestrating.
- Fiets en wandelvriendelijk, meer groen/ bomen:bloesems zoals in vogelenbuurt, kindvriendelijker, minder auto's bv alleen bestemmingsverkeer Pieter Nieuwland (meer cafeetjes/ winkeltjes)
- Geen idee. Liefst groen, niet veel auto's, alleen bestemmingsverkeer
- Het zou fijn zijn als ze groener en leefbaarder zijn, meer bomen, meer ruimte voor fietsen en auto's op de 2e plaats. M.n. de Adelaarsstraat en Kaatstraat zijn nu gevaarlijk (voor kinderen), omdat er veel te hard gereden wordt.
- Groen en autoluw!
- Groen en met een goed troitait en fietspad
- Groen en rustig zodat kinderen er kunnen fietsen
- Groen en veilig met veel ruimte voor voetgangers en fietsers.
- Groen met bomen en hagen en veel ruimte voor OV, fietsers en wandelaars. Graag elektrische bussen of andere bussen zonder uitstoot. Reizen via NS station Overvecht bevorderen.
- groen(!), mooi met ruimte voor fietsers en wandelaars, minder ruimte voor auto's
- Groen, bestemmingsverkeer, gericht op voetgangers en fietsers. Veilig.
- Groen, focus op fiets maar wel toegankelijk voor auto's/Ov.
- Groen, gescheiden verkeersstromen en een lage snelheid voor alle gebruikers
- Groen, meer bomen, bredere stoep. Prettige weg voor fietsers en voetgangers.
- Groen, rustig, eenrichtingsverkeer wellicht
- Groen, rustig, ruim baan voor fietser en voetganger en in beperkte mate voor autoverkeer. Buiten de spits is het vaak al erg rustig, het zou al enorm helpen het wegprofiel hierop aan te passen.
- Groen, veel fietsers en voetgangers, goed wegdek.
- Groen, voornamelijk fietsverkeer en bestemmingsverkeer. Goedkoop ov, deel auto's
- Groen, vriendelijker, brede stoepen. Nadruk op de buurt en de bewoners en minder op de auto's.

- Groen, wandel- en fietsverkeer genieten de voorkeur in het ontwerp van deze straten. De Van Humboldtstraat vind ik een goed voorbeeld van hoe het eruit kan komen te zien. Verder is het lastig om deze vraag te beantwoorden in minder dan 250 tekens.
- groen, weinig autoverkeer
- Groen, wijks, rustig en vooral kindvriendelijk!!!! Ik woon in de PN straat en ik moet mijn kinderen door de auto heen laten klimmen om uit te kunnen stappen aan de kant vd stoep, omdat er nu te veel verkeer is en te hard wordt gereden.
- Groen.
- Groene omgeving met veel bomen, fietsstraat waar auto's te gast zijn, alleen elektrische bussen en geen zwaar verkeer, geluidsdempend asfalt dat ook trillingen in huis reduceert.
- Groene woonstraten. Verblijfsfunctie op/om Noortplein. Plantsoen Ingenhouzstr in oude luister herstellen nu bus weg is, dwz straat versmallen, plantsoen opschuiven richting huizen. Max 1 auto/adres
- Groener
- groener
- Groener (meer beplanting en plantsoen), voetganger- en fietsvriendelijk (zebrapaden, lagere verkeerssnelheid en -dichtheid), alleen bestemmingsverkeer
- groener (meer planten etc), veiliger, minder verkeer
- groener en leger
- groener en levendiger, Willem van Noortplein zou een mooi buurtplein met terrasjes en groen kunnen worden als bv ook daar minder parkeerplaatsen zouden zijn.
- Groener en met minder autos scooters en brommers
- Groener en met minder snelgaand verkeer.
- groener en rustiger en verkeer meer op elkaar afgesteld
- Groener en veiliger
- Groener! Ik vind zeker de adelaarstraat weinig bomen heeft.
- Groener, gezelliger, meer voetgangers en fietsers, minder en langzamer rijdende auto's, meer winkels en terrasjes
- Groener, klinkers, plantenbakken of auto te gast. Overall duidelijk dat het een 30 km zone is, oversteekpunten, stoplichten, drempels en minstens 1 flitspaal. Verkeer gedoseerd over de drie doorgaande routes. (Matthaeuslaan, juliusstraat en PN-strrt.
- groener, meer ruimte op de stoep door betere of meer stallingsruimte voor fietsen op de straat, duidelijke fietsstroken, minder auto's door alternatieve routes gunstiger te maken
- Groener, met meer maatregelen om de snelheid op de Adelaarstraat te beperken. Auto's rijden er soms veel te hard overheen.
- Groener, minder auto's
- Groener, minder auto's en meer ruimte voor fiets en lopers
- Groener, minder auto's, minder snelheid, leuke winkels, meer fietsers en voetgangers. Gezellig!
- Groener, minder verkeer meer fietsers
- Groener, minder verkeer, meer ruimte voor fietsers. Max 30. Dat afdwingen door straatontwerp, niet door drempels oid.
- groener, ruimtelijker en leefbaarder
- Groener, rustiger met meer ruimte voor fiets en voetgangers
- Groener, rustiger, opgeruimder (minder fietsen autos etc )
- Groener, separate fietspaden, minder autoverkeer
- Groener,rustiger, met alle ruimte voor wandelend en fietsend verkeer



- Groener. Auto's rijden zachter.
- Groener. Ik mis de beplanting op de adelaarstraat. Door meer bomen en ander groen krijgt een straat meer sfeer en meer groen heeft ook zijn positieve effecten op het geluksgevoel van mensen.
- Groener. Missxhieb een fiets straat.
- Fijne straten, veel ruimte voor fiets en voetganger. Autoverkeer is er nog wel, maar een stuk minder. Ruimte voor groen. Levendig door de winkeltjes en her en der wat horeca.
- Geen doorgaand verkeer - minder auto's - meer ruimte voor fietsen en voetgangers - meer beplanting en begroeiing
- Geen doorgaand verkeer meer. Waar het kan nog wat groener d.m.v. bomen en bloemperken.
- gezellig met veel groen
- gezellig, groen, geschikt voor lopen, fietsen én auto's, een stadse straat. meer kleine winkels helpt ook, diversiteit maakt leefbaar.
- Gezellig, groen, veel ruimte voor fietsers/voetgangers, lage snelheden voor auto's, weinig auto's, meer horeca en winkels
- Gezellige leefbare woon en winkelstraten met veel groen
- Gezellige rode klinkers, groen stroken met wandel paadjes, brede fiets paden. Asphalt en stoplichten weg, parkeerplekken verhoogt of buiten de wijk parkeerplekken en snelle fiets en wandel paden.
- Goed bereikbaar voor bewoners, groen
- Goed toegankelijk voor auto's, fietsers en voetgangers, met voldoende groen (zoals er nu al is). Ik ben voor een aantal dingen afhankelijk van de auto en zolang er geen alternatieven worden geboden die even snel zijn...
- Goede doorstroming, lagere snelheid, minder ongelukken. Effectieve snelheidsremmers. Meer groen!
- Goed onderhouden, meer ruimte voor fietsen/fietsparkeren, beperkte ruimte voor (betaalbaar) autoparkeren, groen. Auto's moeten wel in en uit de wijk kunnen, handig via logische route, lopen en fietsen kan ook via andere routes, dit promoten
- Heel rustig met weinig auto's en groene perkjes
- Het liefste met brede stoepen en verkeersdrempels. En veel bomen.
- Hetzelfde als nu, met meer oversteekpunten voor voetgangers en meer groen. Verkeer is niet het probleem. Verkeer is een gevolg van het verdichtingsbeleid van de gemeente Utrecht. Pak het probleem aan: STOP DE VERDICHTING IN VOTULAST!
- Hetzelfde, hopelijk met hier en daar een grote boom
- Iets groener, langzamere snelheid. Verder ben ik best tevreden. Er ligt helaas wel vaak viezigheid (glas, en lachgas-buisjes) op straat. Dat zou echt wel vaker schoongemaakt mogen worden.
- iets meer groen, lagere snelheid, bestrating goed bijgehouden/netjes
- ik hoop een heel stuk groener, met meer bomen, en planten rond de boom spiegels. een straat voor iedereen, wandelaar, fietser, brommer openbaar vervoer en zeker ook auto's.
- Ik vind de bestrating - veelal asphalt - niet mooi in onze vooroorlogse wijk. Meer klinkers en meer ruimte voor groen.
- Ik zou het persoonlijk prettig vinden als deze straten ook fietsstraten worden, net als de Merelstraat. Ook mag er wat mij betreft meer groen langs de straten komen.
- In de Vogelenbuurt alle straten ingericht zoals de Koekoekstraat. Eenrichting, bredere fietspaden, meer bomen langs de weg

- Klinkers. Meer groen (op de straat zelf, plantenbakken of boompjes in middenrij). Zoiets als breedstraat-gebied? 30 km zone om auto's uit (binnen)stad te weren en doorgaand verkeer te vermindren, meer ruimte voor fietsers en wandelaars.
- Kwaliteit van de wegen beter. Duidelijke herkenning voor fietsers en autoweg. Meer beplanting, stoep kan smaller als er geen opstakels zijn.
- laan met bomen, smalle rijstroken, aparte fietspaden
- Lagere snelheid, smaller wegdeel, van rijbaan afgescheiden fietspad, bredere stoepen, meer groen en bomen in de straat. Hoe eerder hoe beter. Lagere snelheid om veiligheid en lucht kwaliteit te verbeteren, kost niets en kan morgen worden ingevoerd.
- Leefbaarder, minder snel en druk verkeer. Minder ongelukken, aanrijdingen. Groener.
- Maximum snelheid 30 km/u, meer controle op verkeer, ook op zondag betaald parkeren waardoor vergunninghouders op zondagen de auto gewoon kwijt kunnen, en meer groen (bomen, planten) als dat mogelijk is. Meer prullenbakken.
- Meer veilige oversteekpaden, bredere fietspaden, minder hoge plantenbakken. Maar lage bakken, wel zo eel mogelijk groen!
- meer als een dorpskern, winkeltjes, afwisseling in soort weg, bomen, etc
- meer bomen in de straat
- Meer bomen en groen
- meer bomen, doorgaande route voor fietsers, incidenteel auto's als bestemmingsverkeer.
- Meer bomen, minder auto's, bredere fietsgedeeltes, zebrapaden
- Meer bomen, rustiger straatbeeld met minder straatmeubilair , ondergronds parkeren en minder parkeerplekken?
- Meer bomen, rustigere wegen de Adelaarstraat is nu een soort scheurbaan
- Meer bomen, veilige oversteken met zebrapaden, weg optisch kleiner
- Meer groen
- Meer groen
- Meer groen en bredere stoepen.
- Meer groen en meer zebra's
- Meer groen en minder auto's. Straten die vooral comfortabel zijn ingericht voor de fiets en de voetganger.
- Meer groen en rust voor fietsers. Zoals de koekoekstraat
- Meer groen op/in straat, minder zichtvervuiling als verkeersborden, paaltjes, bushaltes, fietscontainers etc. ook mogen alle paaltjes in de buurt wel geverfd worden. de kleuren geel en rood zijn echt uit de tijd. (m.n. koekoeksplein)
- Meer groen, rede stoepen, meer ruimte voor fietsers, rustiger
- meer groen, auto te gast, rustiger
- Meer groen, betere bestrating zonder afbreuk te doen aan verkeersfunctie
- Meer groen, bredere stoepen en smallere strook voor auto's
- Meer groen, bredere trottoirs, fietszone met auto te gast.
- Meer groen, dus veel bomen. niet alleen ruimte voor de fietser en voetganger, maar dus ook voor de natuur.
- Meer groen, klinkers ipv asfalt, smallere weg, deels eenrichtingsverkeer
- Meer groen, meer gericht op fietsers en voetgangers
- Meer groen, meer ruimte voor fietsers en minder auto's
- meer groen, meer voortuinen en bankjes en zitten aan de straat en meer fietsers maar minder fietsparkeren want er wordt meer gedeeld. Ook minder auto's want er wordt ook meer gedeeld. Carshare en bikeshare. Nog beter en sneller openbaar vervoer, niet

- Meer groen, minder auto's (grotendeels elektrisch), meer fietsstraten.
- meer groen, minder auto's, meer ruimte voor fietsers en voetgangers, autoluwe woonwijken, auto delen aantrekkelijker maken, zodat minder mensen kiezen voor het bezit van een eigen auto
- Meer groen, overzichtelijker Met name de kaatstraat daar bredere stoepen en fietspaden.
- meer groen, snelheid naar beneden, minder verkeer.
- meer groen/bomen/plantenbakken, minder/geen auto's en bussen, meer/alleen maar fietsers
- Meer horeca, winkels, bomen en mensen.
- meer obstakels groener en stiller
- Meer een leefomgeving met brede stoepen, brede fietspaden met goedwegdek zonder gaten, 30km zone, vooral bestemmingsverkeer, groene omgeving
- Meer fietsen minder auto's meer groen
- meer fietsparkeerplekken, minder auto's, nette stoepen en genoeg groen, maar dat is al in goede mate aanwezig.
- Meer Platanen, mooie bomen, meer groen en bloemen, rust, fijne pleinen, alleen bestemmingsverkeer, fietsstraten, auto/motor/brommer/scooter te gast: geen sluipverkeer en hardrijders!
- Meer ruimte en veiligheid voor de fietsers, minder auto's/bussen, gezelliger straat met meer groen.
- Meer ruimte voor de fietser, minder autos die veels te hard rijden. Ook groener alshet mogelijk is, meer bomen/planten
- Meer ruimte voor fiets en lopen (ook een mooie hardlooproute??), meer groen, minder auto's, minder racen op de ant matthaeuslaan/Willem van noortstraat, meer zebra's, minder file adelaarstraat (sinds monicabrugknijp..)
- Meer ruimte voor fietsers, klinkers in plaats van asfalt, meer groen.
- Met bomen, schoon, een beetje zoals de twijnstraat
- Met bredere stoepen voor voetgangers, betere fietspaden, meer groen op straat [plantenbakken, bomen], en vooral: minder auto's
- Met glad wegdek, voldoende ruimte voor auto's en fietsen en de bus en voetgangers. Met een aantal zebrapaden en mooie bomen.
- Minder auto verkeer, meer groen en meer winkels en horeca
- Minder auto, meer ruimte voor voetganger, fietser en bewoner. Meer groen en meer retail en horeca.
- Minder auto's (meer elektrische auto's), meer fietsers, lopers en groen
- Minder autos gezelliger meer froen
- Minder auto's, bredere voetpaden, meer groen en flitspalen die auto's in de gaten houden.
- minder auto's, meer groen, meer veilige fietsmogelijkheden
- Minder autoverkeer dus rustiger. Meer een woongebied, voor de bewoners, voetgangers en fietsers. Natuurlijk voor de bewoners wel goed bereikbaar met de auto. Meer groen!
- Minder autoverkeer, groener
- minder autoverkeer, veiliger, lagere snelheid, bredere stoepen, meer groen, kindvriendelijker, gericht op bestemmingsverkeer
- Minder auto's door carsharing, bredere fietspaden, makkelijker oversteken, meer bomen en bankjes
- Minder doorgaand verkeer. Meer ruimte voor fietsers. Groener.

- minder druk verkeer, meer groen, alle bushaltes met een bushokje (in weer en wind), meer banken om te zitten (dat bevordert het lopen als je af en toe even kan gaan zitten, met name bij ouderen: bevordert mobiliteit)
- Minder ruimte voor auto's, goede afwatering (berging tussen stoepranden), meer groen, goede doorgaande fietsroute (ook voor opkomende snellere ebikes/pedelecs), makkelijker oversteken ook voor fietsers.
- Minder uitlaat/ fijnstof Smaller...slingerweg en meer groen. Minder geluidsoverlast van optrekkende zware motoren Overzichtelijk Veiliger en vriendelijker
- Minder verkeer en zeker lagere snelheden voor auto's en motoren. Meer bomen langs de straat en meer fietsstallingen (die zwarte die er nu staan (die gemeente ooit zelf liet maken vgl mij), niet die nieuwe die in het centrum aangebracht worden)
- Minder verkeer, goede doorstroming voor lokaal verkeer en OV, meer veiligheid en ruimte voor fietsers, en (nog) meer bomen!!
- Minder verkeer. Veel groen. Brede voetpaden. Ruimte voor fietsers. Meer kleinschalige bedrijvigheid en winkeltjes. Zoals in Burg. Reigerstraat.
- Mooi -groen -rustig -ruimte voor fietsers en voetgangers -veilig
- mooie rode klinkers ipv zwart asfalt vol scheuren en gaten. Rode geasfalteerde fietsstroken langs de klinkers. Aantrekkelijk voor voetgangers. Meer grote bomen.
- Mooie straat met brede rood asfalt fietspaden, goede trottoirs en met veel groen.
- Nauwelijks doorgaand verkeer, alleen bestemmingsverkeer (30km), brede fietspaden en stoepen. Wat beheersbaar groen (midden op de weg bv), gras/wilde bloemen etc. Eventueel deels onderhouden/beheert door bewoners.Goed onderhouden verhardingen.
- Primair fietsers, voetgangers, minder auto's, groener
- Rustig beeld. Bomen. Brede stoepen, breed fietspad, het geluid is rustig. Fietsen staan op daarvoor bestemde plekken en niet meer overal in de weg. Auto's kunnen niet meer op de stoep parkeren.
- Rustige straten waar niet harder dan 30km KAN worden gereden. Veel 1richtingverkeer zodat de straten rustiger worden en ruimte voor fietsers. Meer groen door bv plantenbakken op straat enerzijds als obstakel anderzijds als verbetering leefomgeving
- Rustige verkeerstraat met weinig ruimte voor auto's, brede fietspaden, bloembakken, fijne brede stoepen. Meer een leefstraat, dan de auto scheurstraat waar het nu op lijkt. Geen bussen
- Rustige woon- en fietsstraten met veel groen, waar alleen bestemmingsverkeer komt en waar kinderen veilig naar school of (sport)club kunnen lopen en fietsen!
- Rustiger en vooral fietsvriendelijke, meer groen
- Rustiger met meer groen en veiliger. Als men het doet zoals ik denk bij de punten die ik heb ingevuld
- Rustiger qua verkeer en groener qua inrichting.
- Rustiger, breder, groener.
- Rustiger, groener en fietsvriendelijk Minder ongelukken (nu bijna ieder jaar een zwaar ongeval!!) Woonwijk waar kinderen veilig over straat kunnen en zelfs op straat kunnen spelen
- Rustiger, meer groen en meer fietser.
- Rustiger, meer ruimte voor wandelaars en fietsers, groener
- Rustiger. Meer groen. Minder asociaal hard rijdende auto's/scooters
- Rustiger.. veiliger en gezelliger (meer groen)

- Rustiger, vrolijker, veiliger en veel groener straatbeeld. Auto's zijn op bezoek en tertiaire verkeersdeelnemers. De straat is zichtbaar afgestemd op voetgangers en fietsers.
- schoon, groen, fiets- en voetgangersvriendelijk.
- Smaller voor auto's meer groen waardoor het zicht over de lange afstand moeilijker is en men dus snelheid moet minderen. Daarnaast is betere snelheidsbeperking nodig, de huidige drempels zijn makkelijk te passeren
- smaller, groener, veel minder verkeer. Heeft ook positieve invloed op de buurt, omdat de weg een soort versperring vormt tussen burens
- Smaller, minder verkeer, meer groen, meer fietsers
- Speelstraten voor kinderen, woonerf uiterlijk met veel groen en klinkers, met auto alleen toegankelijk voor bewoners en bestemmingsverkeer, WvNplein een echt plein met horeca, een terras, speelruimte voor kinderen en ruimte voor ondernemers. Veilig!
- Straten zijn een soort van fiets-/ loopgebied. Auto's te gast. Verbrandingsmotoren zijn bijna verbannen. Veel groen. Buurtauto's delen is gewoon geworden. Minder parkeerplaatsen nodig. Misschien in de buurt een ondergrondse parkeerruimte bouwen ?
- Toegankelijk, maar geen racebaan voor auto's. Groen. Mooi. Ruimte voor fietsers.
- Veel bomen en wandelgebied, met brede stoepen en een kleine rijstrook voor lokaal verkeer. Verder geen autoverkeer.
- Veel bomen, fietsers voorrang (zoals Koekoekstraat), geen doorgangsroute.
- Veel groen
- Veel groener en met fietspad en OV strook
- Veel meer groen en alleen bestemmingsverkeer en OV
- Veel meer groen en minder auto's
- Veel meer groen, oversteekplaatsen, minder en rustig rijdend verkeer en veel meer fietsers
- Veel meer groen, versmallingen en zebrapaden. Het ziet er voor het oog niet uit en dat is jammer.
- Veel meer aandacht voor leefomgeving en leefkwaliteit bewoners, belangen voor de autorijder ondergeschikt. Utrecht zo groen en autovrij mogelijk!
- Veel minder auto's, meer fietsers en wandelaars en meer groen
- Veel minder autos. Meer groen.
- Veel minder verkeer, alleen voor bewoners. Brede stoepen met veel groen.
- Veel rustiger, aantrekkelijk geplaveid, als onderdeel van het centrum van Utrecht. Smalle baan, alleen bussen en bestemmingsverkeer. Brede voetpaden en fietsbanen. Met meer groen en veiliger voor kinderen en fietsers.
- Veiliger voor fietsers en voetgangers, beter wegdek, minder auto's, beter zichtbaar dat men ook voorrang moet verlenen. Meer groen (bomen) in de straat.
- Veiliger voor fietsers en voetgangers, snelheid verlaagd. 90 verkeer betreft bewonersverkeer of bezoekers van bewoners. Winkelend publiek maakt van andere routes gebruik en parkeert niet in de wijk. Groener, neem voorbeeld aan Houten.
- Veiliger, groener naast minder en schoner verkeer!
- Veiliger, rustiger, groener!!
- Verbeterde bestrating, minder/geen doorrijdend verkeer, aangepast snelheid (wordt nu vaak veel harder dan 50 km p/u gereden en meer aandacht voor groen (bomen/planten).
- Voetganger en fiets vriendelijk, groen, veel licht
- Voetganger/fiets, vriendelijk maken, met veel meer sfeer dan nu; boompjes planten, goede paden om te lopen, leuke bankjes om te zitten, horeca met terrassen etc.

- Vooral voor fietsers/voetgangers, alleen bestemmingsverkeer/bewoners met auto, veel groen/bomen/perken
- Voornamelijk bewonersverkeer met bredere stoepen met duidelijke en voldoende plekken voor fietsen. Wellicht meer groen, meer rust op straat qua verkeer en een verzorgender straatbeeld.
- Vriendelijk en groen
- Vriendelijker, groener, meer voor de bewoners en niet voor doorgaand verkeer.
- Weer bomen in de Willem van Noortstraat
- weinig anders dan nu. wellicht alleen groener (bomen etc) maar laat de gemeente niet de auto als boosdoener bestempelen, de wijk moet voor elke gebruiker aantrekkelijk blijven.
- weinig auto's veel groen fietsers wandelaars horeca met terrassen bewoners op de stoep in de zon. weinig asfalt en meer klinkers die regenwater doorlaten
- Wel meer ruimte voor fietsers en voetgangers en rustiger met veel groen
- Wellicht met wat meer groen...
- Wijk-vriendelijker door: meer fiets/voetgangers straten. Minder auto's ( natuurlijk wel bestemmingsverkeer/ bewoners). Hopelijk meer groen, grote bloembakken! Vooral meer bedrijvigheid buiten zoals n terras, spelende kids: 'N echte 'LEEF-WIJK :-).
- Zo min mogelijk asfalt en gewoon klinkers, ruimte voor fietsers en meer groen! Max 30 km/h 1 richting...
- Zoals eerder aangegeven en met meer groen
- Zoals de nieuwe aanleg van singel, Gebakken klinkers in de rijweg, veel nieuwe bomen met ruime standplaatsen, brede rode asfaltenfietspaden en mooie strakke trottoirs met gebakken klinkers.
- Zoals maliesingel, ruimte voor voetgangers en fietsers met veel groen
- Dan hoop ik dat Utrecht autoluw is geworden en dat er voor de fietsers en lopers veel meer ruimte is. De auto's moeten weinig ruimte op de weg krijgen en het liefst zou ik groene straten zien met veel bloemen en doorloop parkjes.

### **Hetzelfde als nu**

- Als het OV niet verbeterd wordt, precies hetzelfde.
- Ben ik helderziend? Hetzelfde maar hopelijk veiliger
- dezelfde verkeerssituatie maar dan beter onderhouden wegdek.
- Er kan niet veel veranderen in die straten.
- hetzelfde
- hetzelfde
- Hetzelfde
- Hetzelfde
- Hetzelfde
- Hetzelfde
- Hetzelfde
- Hetzelfde
- Hetzelfde
- Hetzelfde
- hetzelfde
- Hetzelfde
- hetzelfde

- Hetzelfde
- Hetzelfde
- Hetzelfde
- Hetzelfde alleen dan in een 30km zone
- Hetzelfde als nu
- Hetzelfde als nu
- hetzelfde als nu
- Het zelfde
- het zelfde als nu want iedereen heeft een auto het zullen er niet meer worden.
- het zelfde, maar dan met veel minder te hard rijdende stadsbussen en die zééér vervuilende en lawaaierige scooters, maar dat zullen die linkse partijen wel niet durven aan te pakken
- Het zelfde.
- Het zelfde. Auto gebruik in de stad afremmen. Er zijn goede OV voorzieningen/fiets mogelijkheden.
- zelfde
- Zelfde
- Zelfde
- zelfde als nu, voor auto's en fietsen
- zelfde indeling, beter aangelegd.
- Zelfde, iets overzichtelijker wellicht
- Zoals nu, aantal bewoners (en hun auto's, fietsen, bakfietsen etc) zal niet minder worden. Er is geen oplossing.
- zoals nu.
- Zoals ze nu zijn
- Gewoon zoals het nu is. En hopelijk word er beter opgelet, niet appen en of bellen op de fiets! Er is in ieder geval genoeg verlichting in de straten, anders zagen we de fietsers ook niet.
- Gewoon zoals nu, geschikt waarvoor straten bedoelt zijn: VERKEER en dus ook auto's, liefst zonder inmenging van de gemeente want die creëren alleen maar problemen en ergernis. Maak je eens druk om die brommers en scooters!
- Gewoon zoals ze nu zijn, ook voor auto's!
- Grofweg het zelfde echter met minder roekeloos / hard rijdend verkeer.
- Grotendeels hetzelfde. Ik hecht ook erg aan de bus door de route waar we het hier over hebben. Evt iets meer ruimte voor fietsers, bredere stroken.
- het is prima zoals het is
- Hetzelfde als nu met misschien iets langzamer rijdend verkeer. Er fietsstraten van maken is geen oplossing, aangezien de Utrechtse fietser in deze buurt sowieso nu al zijn plek claimt, ook al heeft de auto voorrang. Tempolimiet 30 helpt wel.
- Hetzelfde als nu, maar met drie zebapaden erbij in vergelijking tot nu.
- hetzelfde als nu, maar met minder obstakels op de stoep
- Hetzelfde als nu, met meer oversteekpunten voor voetgangers en meer groen. Verkeer is niet het probleem. Verkeer is een gevolg van het verdichtingsbeleid van de gemeente Utrecht. Pak het probleem aan: STOP DE VERDICHTING IN VOTULAST!
- Hetzelfde als nu, wanneer de weg minder druk is zijn de stoepen en fietspaden prima
- Hetzelfde als nu.
- Hetzelfde als nu.

- Hetzelfde als nu. In de 21 jaar dat ik hier zit is de situatie niet veranderd.
- Hetzelfde maar dan zonder doorgaand verkeer en zonder bussen.
- Hetzelfde maar met auto's die minder snel rijden
- Hetzelfde maar volledig nieuw bestraat met zo weinig mogelijk obstakels (paaltjes verkeersborden etc
- Hetzelfde maar wat rustiger autoverkeer. Er wordt met name te hard gereden en de omleiding naar de snelweg zou makkelijker gemaakt kunnen worden.
- Hetzelfde met 50 km per uur voor de auto's
- Hetzelfde met iets lagere snelheid.
- Hetzelfde met meer mogelijkheden voor auto's
- Hetzelfde met minder hard rijdend gemotoriseerd verkeer
- Hetzelfde met veel meer ruimte voor fietsen en voetgangers. En dan nog zal het erg druk worden met zoveel extra mensen. Die zullen uiteindelijk vertrekken en ingewisseld worden door de onderkant samenleving. Hiermee ligt de nieuwe gettovorming klaar!
- hetzelfde met wat versmallingen die niet lastig zijn voor de bus
- hetzelfde, er komen steeds minder auto's Het probleem, als dat er al is, lost zich vanzelf op
- Hetzelfde, het is goed zoals het nu is
- Hetzelfde, hoort bij dit stadsdeel.
- Hetzelfde, hopelijk met hier en daar een grote boom
- Hetzelfde, maar goed gehandhaafd
- Hetzelfde, maar opgeknapt en goed onderhouden
- Hetzelfde.
- Hetzelfde. Gedrag van bestuurders, fiets, bromfiets, en verder motorisch verkeer zou beter kunnen. Ik wil dat Utrecht voor mij en een ieder die afhankelijk is van bv autovervoer afhankelijk is hier geen overlast en verhoging van kosten ondervind.
- Hetzelfde of meer asfalt
- Hoeft wat mij betreft niet heel anders, maar de fietsers mogen misschien iets meer ruimte krijgen. Dus wellicht deels auto-te-gast-straten?
- Hopelijk zoveel mogelijk hetzelfde als nu, maar dan zonder asociaal rijdende marokkanen.
- Identiek
- Iers smaller maar niet fundamenteel anders
- Ik ben op zich tevreden met hoe deze straten nu al eruit zien (muv Kaatstraat maar dat is tijdelijk aangezien de bouwwerk). Strenger maatregelen voor automobilisten die te hard rijden door onze wijk is een aandachtspunt.
- Ik denk hetzelfde
- Ik denk hetzelfde.
- ik denk niet dat dat heel anders wordt. geen scooters meer. maatregelen om de snelheid te beperken vergroten de ergernis, het zijn juist de bewoners die het meeste last hebben van die maatregelen.
- Misschien een nieuw wegdek, verder hopelijk hetzelfde.
- Net als nu maar dan met minder verkeer
- niet heel veel anders. het zou ook helpen om het ov uit te breiden ipv steeds meer lijnen af te schaffen, en ov goedkoper te maken.
- Niet heel veel anders. Het moet aantrekkelijk worden gemaakt voor verkeer vanuit de stad om via Oudenoord en Draaiweg richting de Kardinaal de Jongweg te rijden. Doorstroming daar bevorderen. Maar niet de doorgaande wegen van Votulast afgrenzen svp
- Niet veel anders



- Niet veel anders dan nu
- Niet veel anders dan nu
- Niet veel anders dan nu.
- Niet veel anders. Behalve (traject)controle om te zorgen dat de bus en de automobilisten zich aan het 30 km maximum houden
- Niet veel veranderd
- niets aan veranderen
- Niets aan veranderen . De gemeente kan zijn geld beter in andere buurten investeren waar de problemen groter zijn
- ongetwijfeld hetzelfde gezien deze onvoorstelbaar trage reagerende Gemeente. Zou ik de uren mogen factureren voor de traagheid en de eindeloze obstakels door wisseling van de wacht dan zou dat een leuke factuur worden.
- Ongeveer gelijk als nu maar met rustiger verkeer, dat je niet bang hoeft te zijn van je sokken gefietst te worden
- Ongeveer het zelfde als nu . Het zijn nu eenmaal de doorgaande wegen voor de wijken ( vooral het stukje vogelenbuurt wat tegen het griftpark aanligt) die aan deze wegen grenzen
- Ongeveer het zelfde maar met een 30km limiet voor alle verkeer en een aanpassing van de situatie op de Monicabrug en de Weerdsingel zodat deze zoals voorheen de stroom aan kunnen.
- ongeveer hetzelfde
- ongeveer hetzelfde
- Precies zo, wellicht opnieuw geasfalteerd
- Precies zoals ze nu zijn, wellicht op verschillende plaatsen opnieuw bestraat. Er zijn diverse plekken waar de wegen verzakt zijn
- Precies hetzelfde met wat minder race de dealers door de straten
- Qua wegdek hetzelfde maar bredere fietspaden
- Redelijk hetzelfde
- Rustiger verkeer, zelde straten.
- Vergelijkbaar met nu alleen graag minder verbouwingen
- Vrijwel hetzelfde. Met meerdere kleine zebrapaden, vernieuwde bestrating en verzorgde uitstraling (prullenbak en bloembak). Ander type 'obstakel' tussen fietspad en autoweg in de bochten (daar bij bushalte), want dat is wel een eng ding in het donker
- Vrijwel hetzelfde. Misschien iets vrolijker?
- Vrijwel identiek. Wellicht betere handhaving van max. snelheid.
- Waarschijnlijk nog steeds hetzelfde. En als er iets veranderd zal het zeker geen verbetering zijn
- Wat gezelliger, minder graffiti. Verder hopelijk hetzelfde.
- Wat mij betreft bij benadering hetzelfde, geschikt voor verschillende verkeersstromen. De wijk wordt alleen maar dichter bevolkt, ook nog es straten versmallen, is geen optie. Mogelijk aanpassingen in rommelige vluchtheuvels.
- wat mij betreft hetzelfde ik vind dat er voldoende is aan alles
- Wat mij betreft hoeft er niets aan te veranderen, drempels pieter nieuwlandstraat mogen weg, deze zijn te hoog
- Wat mij betreft hoeft het niet te veranderen. Als deze weg wordt afgesloten voor autos, krijg je veel meer drukte op de talmalaan en draaiweg en in de wijken tussen draaiweg/talmalaan en Adelaarstraat/Antonius Mathaeuslaan

- Wat mij betreft worden het 30 km zones maar verandert er verder niets aan rijrichting o.i.d. GEEN scheiding in uitvalswegen!! Zie eerder antwoord, ik zit er niet op te wachten de halve stad door te moeten rijden voordat ikzelf op de snelweg kom.
- weinig anders dan nu. wellicht alleen groener (bomen etc) maar laat de gemeente niet de auto als boosdoener bestempelen, de wijk moet voor elke gebruiker aantrekkelijk blijven.
- Weinig verschil met nu.

## Rustiger

- Meer groen en rust voor fietsers. Zoals de koekoekstraat
- Meer groen, reде stoepen, meer ruimte voor fietsers, rustiger
- meer groen, auto te gast, rustiger
- Kleurrijker, beter geasfalteerd, voetganger-vriendelijk en rustiger!
- Meer bomen, rustiger straatbeeld met minder straatmeubilair , ondergronds parkeren en minder parkeerplekken?
- Meer bomen, rustigere wegen de Adelaarstraat is nu een soort scheurbaan
- Mooi -groen -rustig -ruimte voor fietsers en voetgangers -veilig
- mooie rustige straten
- Ongeveer gelijk als nu maar met rustiger verkeer, dat je niet bang hoeft te zijn van je sokken gefietst te worden
- Rustig beeld. Bomen. Brede stoepen, breed fietspad, het geluid is rustig. Fietsen staan op daarvoor bestemde plekken en niet meer overal in de weg. Auto's kunnen niet meer op de stoep parkeren.
- Rustig en met weinig of geen ongelukken.
- Rustig en veilig met weinig autoverkeer
- Rustig en veilig. Autoluwe zone.
- Rustig, geen bussen en doorgaand verkeer via genoemde straten vanuit het centrum naar Overvecht niet meer mogelijk
- Rustig, veilig
- Rustig.
- Rustige straten met alleen bestemmingsverkeer
- rustige straten met bus, auto, fiets en voetgangers die op een ontspannen manier netjes met elkaar omgaan. Door agere snelheid rijdt iedereen langzamer. De bus blijft ervoor zorgen dat het verkeer rustig achter elkaar rijdt.
- Rustige straten waar niet harder dan 30km KAN worden gereden. Veel 1richtingverkeer zodat de straten rustiger worden en ruimte voor fietsers. Meer groen door bv plantenbakken op straat enerzijds als obstakel anderzijds als verbetering leefomgeving
- Rustige verkeerstraat met weinig ruimte voor auto's, brede fietspaden, bloembakken, fijne brede stoepen. Meer een leefstraat, dan de auto scheurstraat waar het nu op lijkt. Geen bussen
- Rustige wegen die zichzagen door de wijk. Ruimte voor winkels. Winkels aanvullen niet 's ochtends tijdens de spits maar tussen de middag.
- Rustige woon- en fietsstraten met veel groen, waar alleen bestemmingsverkeer komt en waar kinderen veilig naar school of (sport)club kunnen lopen en fietsen!
- Rustige woonwijk straten
- Rustiger

- Rustiger
- Rustiger
- Rustiger
- Rustiger
- rustiger
- Rustiger (met name wat snelheid en associaal rijgedrag betreft) en veiliger. Brede stoepen, Afgescheiden ruimte voor fietsers, maar voldoende doorgang voor auto's.
- Rustiger en alleen voor bestemmingsverkeer.
- Rustiger en meer ruimte voor fietsers en voetgangers
- Rustiger en overzichtelijker. Fietsstraten, meer ruimte om fietsen te parkeren. Zou helemaal leuk zijn als er meer horeca en kleine ondernemers zitten.
- rustiger en veelal verkeer dat er thuis hoort
- Rustiger en vooral fietsvriendelijke, meer groen
- Rustiger met een veilige oversteekplaats voor schoolkinderen bij de Willem van Noortstraat. Er zijn veel kinderen die elke dag vanuit de Vogelenbuurt en Tuinwijk-Oost naar de scholen op de Nolenslaan gaan en dan die drukke weg moeten oversteken.
- Rustiger met meer drempels en meer controle
- Rustiger met meer groen en veiliger. Als men het doet zoals ik denk bij de punten die ik heb ingevuld
- Rustiger minder autoverkeer, meer ruimte voor voetgangers en fietsers
- Rustiger qua autoverkeer, vriendelijker voor de fiets maar nog wel begaanbaar voor auto's
- Rustiger qua verkeer en groener qua inrichting.
- rustiger qua verkeer, betere oversteekmogelijkheden , ook om tuinwijk te verbinden met de vogelenbuurt. zeker om de kinderen veilig te laten oversteken
- Rustiger verkeer, zelde straten.
- Rustiger woon-/leefgebied en aantrekkelijker bezoekgebied. Inrichting meer overeenkomstig dat gebruik; focus op fietsers, voetgangers en openbaar vervoer.
- Rustiger, beter toegankelijk voor fietsers en voetgangers en rustiger om aan te wonen
- Rustiger, breder, groener.
- Rustiger, en dat automobilisten zich aan de snelheid houden
- Rustiger, fietsvriendelijker en veilig voor rennende en spelende kinderen
- Rustiger, fijnere verblijfsplek. Minder overlast van snelheidsduivels die nu nog wel eens erdoorheen rijden met 70 km/h. Rond de molen is het nu erg vol, met de winkels, verkeer en de bushalte, hopelijk kan dit beter.
- Rustiger, goed doorlopend verkeer. Goede ontsluiting voor de buurtbewoners
- Rustiger, groener en fietsvriendelijk Minder ongelukken (nu bijna ieder jaar een zwaar ongeval!!) Woonwijk waar kinderen veilig over straat kunnen en zelfs op straat kunnen spelen
- rustiger, maar nog steeds wel goed berijdbaar voor auto's van bewoners
- Rustiger, meer bestemmingsverkeer, bredere fietspaden, meer parkeerplaatsen, rustiger verkeer
- Rustiger, meer groen en meer fietser.
- Rustiger, meer plaats voor fietsers en voetgangers, en idealiter zelfs autovrij
- Rustiger, meer ruimte voor wandelaars en fietsers, groener
- Rustiger, met minder (doorgaand) autoverkeer.
- Rustiger, met voorrang voor fietsers en ov
- rustiger, minder auto's

- Rustiger, minder doorgaande weg
- rustiger, minder obstakels en minder druk met autoverkeer
- rustiger, net zoals de rest van vogelenbuurt
- Rustiger, versmallingen, bestemmingsverkeer
- Rustiger, vooral bestemmingsverkeer. Adelaarstraat kan gezelliger
- Rustiger, vrolijker, veiliger en veel groener straatbeeld. Auto's zijn op bezoek en tertiaire verkeersdeelnemers. De straat is zichtbaar afgestemd op voetgangers en fietsers.
- Rustiger, weinig autoverkeer
- Rustiger, wijkgericht.
- Rustiger. Meer groen. Minder asociaal hard rijdende auto's/scooters
- Rustiger. Minder hardrijders. Voornamelijk bestemmingsverkeer.
- Rustiger. Weinig verbouwingen. Wel bestemmingsverkeer.
- Rustiger.. veiliger en gezelliger (meer groen)
- Relaxter, minder autoverkeer
- Veel leefbaarder en rustiger. Geen ongelukken meer. Meer winkels.
- Veel rustiger en veel meer ruimte voor fietsers en voetgangers.
- Veel rustiger straatbeeld met veel ov en fietsverkeer
- Veel rustiger, aantrekkelijk geplaveid, als onderdeel van het centrum van Utrecht. Smalle baan, alleen bussen en bestemmingsverkeer. Brede voetpaden en fietsbanen. Met meer groen en veiliger voor kinderen en fietsers.
- Veiliger en rustiger
- Veiliger, rustiger en ruimer.
- Veiliger, rustiger, groener!!
- Vooral: rustiger, minder hard rijden, minder vrachtverkeer en met alleen bestemmingsverkeer. En geen dodelijke ongelukken of met zwaar letsel meer en continue angst dat er (weer) iets ernstigs gebeurt.
- Voornamelijk bewonersverkeer met bredere stoepen met duidelijke en voldoende plekken voor fietsen. Wellicht meer groen, meer rust op straat qua verkeer en een verzorgender straatbeeld.
- Vriendelijker, rustiger, maar wel stads.
- Wel meer ruimte voor fietsers en voetgangers en rustiger met veel groen
- Zoals tijdens de zomervakantie, rustiger en veiliger om over te fietsen.

## **Eenrichtingsverkeer**

- 1 richting.. .parkeerhavens.,zie voorbeeld Humbolt straat
- 1 richtingsverkeer, of 30km zone en niet harder. Woon zelf aan de Pieter Nieuwlandstraat en het is belachelijk hoeveel auto's er doorheen rijden en hard. Word gebruikt als sluiproute naar de Kardinaal de Jongweg.
- 1-richtingsautowegen, 30 km/uur, brede fietspaden, brede voetpaden, zebrapaden, drempels, goede zuinige straatverlichting, veel groen, ruime OV-haltes.
- 1-richtingsverkeer met brede fietspaden in twee richtingen
- Hoofdzakelijk fietsstraten. 2) Alleen bestemmingsverkeer op Adelaarstraat, alle zij straten zijn fietsstraten en 1-richtingsverkeer voor autos. 3) Brede stoepen met oversteekmogelijkheden 4) Veiliger voor kinderen op stoep en rondom wegen
- Adelaarstraat alleen toegankelijk voor klein vrachtverkeer. Pieter Nieuwlandstraat eenrichtingsverkeer of 30 km zone

- Als 30/40 km fietsstraten (gescheiden fietspad) met 1-richtinverkeer
- Bredere fietspaden, hopelijk afgescheiden. Is mogelijk door Pieter Nieuwlandstraat en Anth. Mattheuslaan éénrichtingstraten te maken
- Breder (en veiliger) voor fietsers, nog wel steeds busverkeer, misschien eenrichtingsverkeer voor auto's om het voor doorgaand verkeer minder interessant te maken, maar wijkbewoners nog wel toegang te geven.
- Eenrichtingsverkeer
- eenrichtingsverkeer Antonius mattheuslaan en pieter van nieuwlandstraat meer ruimte fiets en voetgangers. milieu zone ook voor deze wijk intsellen
- Eenrichtingsverkeer vanuit de k. De Jongweg
- Eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer (ook pizzabezorgers) op een rijstrook, restant voor fietsers en voetgangers
- Eenrichtingsverkeer, daardoor P Nieuwlandstraat alleen nog interessant voor bestemmingsverkeer en niet meer voor doorgaand verkeer. Geen extra plantenbakken, verkeersdrempels enz, dat is allemaal al geprobeerd en weer weggehaald in de loop der jaren.
- De straten zijn geasfalteerd, 30 km/u en de stoepen zijn voldoende breed. De Pieter Nieuwlandstraat is eenrichtingsverkeer, vanaf Kard. Jongweg naar Willem van Noortplein/straat.
- Een richting en geen doorgaand verkeer
- een richting verkeer en 30 km. de verkeerslasten moeten Beter verdeeld worden.
- één richtingsverkeer voor de Antonius Mattheuslaan Willem van Noort
- Een richtingsweg en 30 km zone
- Een smalle strook voor auto's met éénrichtingsverkeer. En voor de rest mooie brede voetpaden en fietspaden en genoeg (liefst overdekte) fietsparkeergelegenheid
- Fietsdtraten? Eenrichtingsverkeer
- Groen, rustig, eenrichtingsverkeer wellicht
- Het is éénrichtingsverkeer geworden vanaf Willem van Noortplein alleen nog richting Kardinaal de Jongweg, in combinatie met fietsstraat, auto te gast.
- Het liefst eenrichtingsverkeer en veilig genoeg om onze kinderen alleen te laten oversteken
- In de Vogelenbuurt alle straten ingericht zoals de Koekoekstraat. Eenrichting, bredere fietspaden, meer bomen langs de weg
- Lopen, fietsen en voor de deur in de zon zitten staan centraal. De auto is te gast of rijdt in 1 richting. De straten zijn klassiek bestraat zoals die in de breedsteaat. Mooie panden komen door de asfaltwegen niet meer tot hun recht
- Minder parkeerplaatsen, meer ruimte voor fietsen, zodat die netter op de stoepen staan. Misschien fietsstraat maken, of het autoverkeer 1 richting maken
- Rustige straten waar niet harder dan 30km KAN worden gereden. Veel 1richtingverkeer zodat de straten rustiger worden en ruimte voor fietsers. Meer groen door bv plantenbakken op straat enerzijds als obstakel anderzijds als verbetering leefomgeving
- Smallere Adelaarstraat. Eénrichtingsverkeer P Nieuwlandstraat vanaf de Shell kant. Dit levert tevens een veiligere bocht op bij Albert Heijn vanwege niet (rechts)afslaand verkeer. Zo veel mogelijk klinkers, drempels en plantenbakken op straat
- Smallere autorijstrook, eenrichting verkeer en meer ruimte voor fiets en voetganger
- Zo min mogelijk asfalt en gewoon klinkers, ruimte voor fietsers en meer groen! Max 30 km/h 1 richting...

## Fietsstraat / auto te gast

- als fietsstraat
- als fietsstraat inrichten, de fiets heeft dan voorrang op autos
- Als fietsstraat, auto (en motor) te gast. Neem alsjeblieft de Hopakker ook mee in de plannen!
- Als fietsstraat.
- Als fietsstraten
- Als fietsstraten waar autoverkeer dezelfde snelheid als fietsers hebben of net iets hoger. Waar auto's geparkeerd moeten worden op eigen terrein of in een (buurt) garage. Waar meer ruimte voor groen is.
- Als fietsstraten waar je niet wordt aangereden (dat is mij een twee maanden geleden nog gebeurd) als fietser. En een straat waar je niet wordt uitgenodigd meteen 50 km/u te rijden, wat nu wel het geval is door de inrichting van de weg.
- Als het goed gaat: minder auto's. Fietsstraat (voorbeeld Merelstraat), alleen bestemmingsverkeer
- Auto te gast. Fietsers voorrang
- autoluw , waarin de wandelaar en fietser de baas zijn
- Autoluw echt meer ingericht op wandelaars en fietsers , meer leefbaar Meer groen, meer ruimte voor buurtinitiatieven.. Het levert nu ook veel geluidsoverlast op en overlast van parkerende auto's die niet van bewoners zijn.
- Autoluw en vol fietsers.
- Als straten waarin niet de automobilist maar de voetganger en fietser centraal staan.
- autoluwe straten, auto te gast
- Auto's en bussen te gast
- auto's te gast, alleen bestemmingsverkeer, veel ruimte voor fietsers. Bredere stoepen met minder obstakels. Ik loop veel met de kinderwagen maar moet dan de stoep af ivm lantarenpalen, bankjes, fietsen etc.
- Als straten waar met lage snelheid (30 km/h ) word gereden. Rustiger is lastig denk ik, maar dat hoort ook wel bij de grote stad! Maar maak er bv allemaal fiets straten van, waar de auto te gast is.
- Als vergroende stadsstraat met ruimte voor de voetganger, fietser en bestemmingsverkeer
- Brede stoepen, auto te gast, geen doorgaand verkeer, terrasjes van cafes/eettentjes, groen
- Brede stoepen, fietsstraat, auto te gast
- Brede stoepen. Goed asphalt, auto te gast, 30km/u, zebrapaden, snelheidscontroles, paaltjes weg
- Breed veel ruimte voor fietsers en voetgangers, alleen bestemmingsverkeer, fietsstraat auto's te gast.
- Daar waar het kan fietspaden echt voor de fietsers, auto's te gast... Hogere boetes hoge snelheid in woonwijk... asociaal rijgedrag beboeten
- De stoepen en fietspaden verbreed. Duidelijke oversteekpunten voor fietsers en voetgangers met vakken voor beiden. Daarnaast duidelijke voorrangsregels. Een bord met auto's te gast in de fietsstraat. Drempels voor verlaging van snelheid. Auto: 30km/u
- De straten zijn een veilig gebied om te fietsen en lopen. Het is een 30km zone, en de straten haaks op de adelaarsstraat zijn fietsstraten waar auto's te gast zijn.
- denk aan kruispunt bij diakonessenziekehuis: overzichtelijker, meer gericht op fiets en wandelaar en bestemmingsverkeer

- Deze worden vooral door bewoners gebruikt en wandelaars en fietsers voelen zich veilig. De kardinaal de jongweg en talmalaan zijn efficiënter.
- Een echte fietsstraat. Dus max. 15 km/uur en ook wel duidelijk controle daarop! Verder zijn er plantenbakken en dus veilige fietstroken. Liefst zo weinig mogelijk geparkeerde auto's.
- Een fietsvriendelijke straat waar de auto te gast is. Een andere optie is om wegversmallingen te plaatsen (bijvoorbeeld in de vorm van bloembakken. De drempels hebben niet het gewenste effect en zorgen alleen maar voor geluidsoverlast
- Een straat waar de auto te gast is
- Een stuk rustiger en als wegen waar autos 'te gast' zijn.
- Fietsersgebied waarbij de auto te gast is.
- Fietspaden, waarbij auto's te gast zijn.
- Fietsroute met auto's te gast
- Fietsnelweg
- Fietsstraat
- Fietsstraat
- Fietsstraat met alleen bestemmingsverkeer voor auto's
- Fietsstraat met ruimte voor de bus en stapvoets rijdende auto's.
- Fietsstraat met veel minder autoverkeer. Met een goede handhaving van de 30 km zone
- Fietsstraat waar auto te gast is. Met behoud van bomen
- Fietsstraat zoals de aangepaste Maliesingel met veel minder doorgaand verkeer. Hierdoor ook minder fijnstof en betere gezondheidsvoordelen.
- Fietsstraten
- Fietsstraten
- Fietsstraten conform merelstraat. Enkel bewoners moeten hier nog willen rijden.
- fietsstraten met auto te gast; dit ontmoedigt doorgaan verkeer en houdt bestemmingsverkeer mogelijk. Wel effectief toezicht/ sancties instellen
- Fietsstraten met beperkt autoverkeer
- fietsstraten met bloembakken etc op de straat (niet zoals de Duifstraat, die meer een racebaan is geworden)
- Fietsstraten met meer groen.
- Fietsstraten waar de auto te gast is met een max snelheid van 30 km p/u.
- Fietsstraten!!
- Fietsstraten, auto te gast
- Fietsstraten, waar auto's wel mogen komen (geen doodlopende wegen).
- Fietsstraten, waar de auto te gast is.
- Fietstraat
- Fietsvriendelijk
- Fietsvriendelijk, meer groen, veilig. Minder auto's en vrachtverkeer. Kortom: de huidige functie van de straat (met name doorgangsroute): afwaarderen!
- Fietsvriendelijke 30 km zone
- Fietsvriendelijke met bredere fietspaden en smaller stuk voor auto's waardoor er ook langzamer gereden wordt.
- fietsvriendelijker
- Fietsvriendelijker

- Fietsvriendelijker, geen doorgang, Allan in en uit de wijk voor bewoners en bestemmingsverkeer. Stoppen van drugsrunning verkeer. Actieve controle op weggedrag kamikaze pizzakoeriers en andere bezorgers
- Fietsvriendelijker: je moet er veilig kunnen fietsen en genoeg ruimte hebben om de fietsen te stallen. Parkeren en doorgang (evt via een omweg) naar de grote weg voor bewoners moet mogelijk zijn, maar ondergeschikt aan 'gezond' vervoer.
- Fiets en voetganger hebben zichtbaar het primaat op de weg. Auto houden wel parkeerplek maar verlaten slechts stapvoets de wijk. Nadrukkelijk aanwezigheid van openbaar vervoer. Autobussen die in kleine buurten en smalle straten komen.
- Fiets en voetganger vriendelijker
- Fiets en vooral kind vriendelijker.
- Fiets en wandelaar vriendelijk, auto te gast
- Fiets en wandelvriendelijk, meer groen/ bomen:bloesems zoals in vogelenbuurt, kindvriendelijker, minder auto's bv alleen bestemmingsverkeer Pieter Nieuwland (meer cafeetjes/ winkeltjes)
- Fiets straat met alleen bestemmingsverkeer
- Fiets straat.
- Fiets straten met weinig autoverkeer (alleen inwoners en openbaar vervoer)
- Fiets vriendelijk, zoals de Maliesingel nu
- Fiets wandelstraat met tramlijn
- fietsboulevards met auto te gast.
- Fietsdtraten? Eenrichtingsverkeer
- Fietsen en lopen staan voorop, auto's te gast
- Fietsers en voetgangers bepalen het straatbeeld. De aanwezige auto's (zowel rijdend als geparkeerd) zijn voornamelijk van de bewoners.
- Fietsers gaan voor op auto's. 30 km zone. Fietsstraat. Zebrapaden ipv stoplichten
- Fietsers,voetgangers, brede fietspaden, alleen bestemmingsverkeer
- Het zou fijn zijn als ze groener en leefbaarder zijn, meer bomen, meer ruimte voor fietsen en auto's op de 2e plaats. M.n. de Adelaarsstraat en Kaatstraat zijn nu gevaarlijk (voor kinderen), omdat er veel te hard gereden wordt.
- Groener. Missxhieb een fiets straat.
- Groener, rustiger met meer ruimte voor fiets en voetgangers
- Groener,rustiger, met alle ruimte voor wandelend en fietsend verkeer
- Groene omgeving met veel bomen, fietsstraat waar auto's te gast zijn, alleen elektrische bussen en geen zwaar verkeer, geluidsdempend asfalt dat ook trillingen in huis reduceert.
- Groen, wandel- en fietsverkeer genieten de voorkeur in het ontwerp van deze straten. De Van Humboldtstraat vind ik een goed voorbeeld van hoe het eruit kan komen te zien. Verder is het lastig om deze vraag te beantwoorden in minder dan 250 tekens.
- geen dominante autowegen meer, fietsers hebben meer ruimte en spelen een prominentere rol in het verkeer
- Het is éénrichtingsverkeer geworden vanaf Willem van Noortplein alleen nog richting Kardinaal de Jongweg, in combinatie met fietsstraat, auto te gast.
- Hoeft wat mij betreft niet heel anders, maar de fietsers mogen misschien iets meer ruimte krijgen. Dus wellicht deels auto-te-gast-straten?
- Iets meer fietsstraat



- Ik hoop dat de straten dan meer gericht zijn op fietsers door het verbreden van de fietspaden, het verminderen van de snelheid en voetgangers meer ruimte geven op de stoep en plekken waar je veilig en met voorrang kunt oversteken.
- Ik hoop dat het straten worden met fietsers en voetgangers. Minder autos. Kindvriendelijke straten
- Ik zou het persoonlijk prettig vinden als deze straten ook fietsstraten worden, net als de Merelstraat. Ook mag er wat mij betreft meer groen langs de straten komen.
- Lopen, fietsen en voor de deur in de zon zitten staan centraal. De auto is te gast of rijdt in 1 richting. De straten zijn klassiek bestraat zoals die in de breedsteaat. Mooie panden komen door de asfaltwegen niet meer tot hun recht
- Meer gericht op fietsers en voetgangers, zoals bijvoorbeeld de vernieuwde singels.
- Meer groen en minder auto's. Straten die vooral comfortabel zijn ingericht voor de fiets en de voetganger.
  - meer groen, auto te gast, rustiger
  - Meer groen, bredere trottoirs, fietszone met auto te gast.
  - Meer groen, minder auto's (grotendeels elektrisch), meer fietsstraten.
  - Meer obstakels, minder vrachterkeer, meer ruimtes voor fietsers.
  - Meer Platanen, mooie bomen, meer groen en bloemen, rust, fijne pleinen, alleen bestemmingsverkeer, fietsstraten, auto/motor/brommer/scooter te gast: geen sluipverkeer en hardrijders!
  - Meer richting auto's te gast in een straat met meer ruimte voor fiets en voetgangers.
  - Meer ruimte voor fietsen en voetgangers. Minder autoverkeer/auto's te gast. Beter oversteekplaatsen, bv zebras.
  - Meer ruimte voor voetgangers en fietsers, auto's te gast en alleen bestemmingsverkeer. Ik begrijp dat de auto ook ruimte nodig heeft, maar ik zie ze toch liever minder in de stad.
  - Meer 'wijkgevoel' en veiliger, minder autoverkeer op straat en met lagere snelheid. Bredere fietspaden, de auto is te gast of wordt omgeleid via grotere, efficiëntere toegangswegen. Kinderen kunnen vrijer rondlopen en oversteken.
  - minder auto's, meer fietsers (fietsstraat-achtig)
  - Minder druk maar vooral minder gevaarlijk door de vermindering van de snelheden. Alleen bestemmingsverkeer en auto's te gast zou ideaalbeeld zijn.
  - Minder parkeerplaatsen, meer ruimte voor fietsen, zodat die netter op de stoepen staan. Misschien fietsstraat maken, of het autoverkeer 1 richting maken
  - Minder verkeer, geen asfalt. Bredere stoepen. Fietsstraat met drempels en andere obstakels.
  - minder zwerffietsen, meer fietsstraten
  - Net als de nieuwe tolsteegsingel: auto's zijn te gast.
  - Onze straten zien er al fijn uit. Door (gevel)tuintjes bv. Het onderhoud aan de randen van de rode fietspaden kan beter. Uitbreiding van fietsstraten, auto te gast. Positief zichtbaar wat de bedoeling is.
  - Primair fietsers, voetgangers, minder auto's, groener
  - Rustige woon- en fietsstraten met veel groen, waar alleen bestemmingsverkeer komt en waar kinderen veilig naar school of (sport)club kunnen lopen en fietsen!
  - Rustiger en overzichtelijker. Fietsstraten, meer ruimte om fietsen te parkeren. Zou helemaal leuk zijn als er meer horeca en kleine ondernemers zitten.
  - Rustiger woon-/leefgebied en aantrekkelijker bezoekgebied. Inrichting meer overeenkomstig dat gebruik; focus op fietsers, voetgangers en openbaar vervoer.

- Rustiger, met voorrang voor fietsers en ov
- Rustiger, vrolijker, veiliger en veel groener straatbeeld. Auto's zijn op bezoek en tertiaire verkeersdeelnemers. De straat is zichtbaar afgestemd op voetgangers en fietsers.
- Shared space met voorkeur voor voetgangers/fietsers; auto's te gast.
- Straten waar auto's te gast zijn, maximumsnelheid 30/40 km per uur, meer ruimte voor fietsers
- smaller. minder toegankelijk voor auto's...of in ieder geval 'auto als gast' - regel
- Straten waarin fietsers en wandelaars op 1 staan en waar alleen bestemmingsverkeer doorheen gaat. Voorbeeld: tolsteegsingel
- Straten zijn een soort van fiets-/ loopgebied. Auto's te gast. Verbrandingsmotoren zijn bijna verbannen. Veel groen. Buurtauto's delen is gewoon geworden. Minder parkeerplaatsen nodig. Misschien in de buurt een ondergrondse parkeerruimte bouwen ?
- Utrecht = fietsstad. Geef fietser voorrang, ook in het straatbeeld
- Veel bomen, fietsers voorrang (zoals Koekoekstraat), geen doorgangsroute.
- Veel meer aandacht voor leefomgeving en leefkwaliteit bewoners, belangen voor de autorijder ondergeschikt. Utrecht zo groen en autovrij mogelijk!
- zeer autoluw: auto is te gast (net als in de Troelstralaan en Koekoekstraat, maar ook daar rijden auto's nu te hard: dus handhaven is gewenst)
- Voetganger/fietsgebied met auto te gast voor woon-werkverkeer
- Vooral voor fietsers/voetgangers, alleen bestemmingsverkeer/bewoners met auto, veel groen/bomen/perken
- Waar de bewoners van de wijk, jong en oud, veilig en prettig over straat kunnen wandelen, spelen en fietsen en waar auto's te gast zijn. Dzo zouden steden ontworpen moeten worden in het licht van het klimaat, milieu, veiligheid en gezondheid
- Wat mij betreft zijn de straten dan autovrij of zijn het fietsnelwegen waar de auto te gast is
- Wegen ingericht op fietsers en voetgangers, die doordaar veilig kunnen deelnemen aan het verkeer. Autoverkeer is uitzondering ipv regel. Fietsstraat? NB onderzoek ook het doorgaande verkeer door de Koekoekstraat richting Willem van Noortstraat!
- Weinig autoverkeer , fietstraat
- wel met auto's, maar auto te gast.
- Zoals de Koekoekstraat, daar waar auto's te gast zijn en zij zich moeten aanpassen aan de fietsers!
- zoals Koekoekstraat. Fiets en wandel straat en auto's als gast.
- Zoals vredenburg er bijvoorbeeld uit ziet, fietstraatachtig. Ook hoop ik dat er minder geparkeerde zullen staan.. de straat zelf lijkt altijd heel druk. Ik denk dat dat door de geparkeerde auto's komt.
- Zoals ze ook te vinden zijn in houten, wegen die gericht zijn op fietsverkeer waar auto's te gast zijn.
- Zo'n groot fietspad waar auto's wel mogen komen maar fietsers overal mogen fietsen.

### **Betere/andere bestrating**

- Bestrating vernieuwd
- Asphalt voor de auto's weg, stoplichten en drempels weg. Gezellige klinkers, meer plein en speel plekken met groen stroken. ruimte voor fiets en wandel, plantenbakken om hoeken te creeëren waardoor auto.s worden ontmoedigd
- Beter bestraat met eventueel een gescheiden fietspad tov autoweg

- Beter bestraat, lagere snelheid
- Beter bestraat, verkeerslichten op punten waar veel wordt overgestoken en eventueel cameratoezicht
- Betere bestrating en wat snelheidsbeperkende maatregelen. Meer ruimte voor fietsers
- Betere bestrating scheiding fiets/auto
- Betere weg, meer zebrapaden
- bredere stoepen, breed fietspad, klinkers als bestrating en veel bomen
- De straten zijn geasfalteerd, 30 km/u en de stoepen zijn voldoende breed. De Pieter Nieuwlandstraat is eenrichtingsverkeer, vanaf Kard. Jongweg naar Willem van Noortplein/straat.
- Denk niet dat verkeerssituatie veel kan verbeteren. Beter wegdek. Betere stoepen. Duidelijk zichtbare fietspaden en mooiere inrichting van de weg, laangevoel, kan wellicht het rijgedrag wat vertragen. Maak er een laan van en men gedraagt zich sjieker
- dezelfde verkeerssituatie maar dan beter onderhouden wegdek.
- Een beter geplaveide en geasfalteerde straat.
- Een goed wegdek met drempels om iedereen veilig te houden van snelheidsduivels
- Groen, veel fietsers en voetgangers, goed wegdek.
- Gewoon bestraten (voor auto's) en voor fietsers asfalteren. Haalt de snelheid voor auto's er vanzelf uit. Kan wat mij betreft ook op de singels; daar is het nu andersom: is het voor de auto's geasfalteerd en liggen er straatstenen voor de fietsers.
- Goed geasfalteerd. Fietsstallingen die regelmatig worden gelegegd. Parkeerplekken auto verdwenen. Zelfrijdende auto's parkeren buiten de stad op veilige plekken.
- Goed verzorgd wegdek en ook omgeving. Rustig en verzorgde trottoirs e.d. nodigt waarschijnlijk ook uit tot prettiger rijgedrag.
- iets meer groen, lagere snelheid, bestrating goed bijgehouden/netjes
- Ik vind de bestrating - veelal asfalt - niet mooi in onze vooroorlogse wijk. Meer klinkers en meer ruimte voor groen.
- In plaats van asfalt keitjes en veel meer ruimte voor de fietsers. En echt veel minder auto's en niet meer die waanzinnige snelheden door de straat (antonius matthaeuslaan)
- Kleurrijker, beter geasfalteerd, voetganger-vriendelijk en rustiger!
- Klinkers. Meer groen (op de straat zelf, plantenbakken of boompjes in middenrij). Zoiets als breedstraat-gebied? 30 km zone om auto's uit (binnen)stad te weren en doorgaand verkeer te verminderen, meer ruimte voor fietsers en wandelaars.
- Kwaliteit van de wegen beter. Duidelijke herkenning voor fietsers en autoweg. Meer beplanting, stoep kan smaller als er geen opstakels zijn.
- Lopen, fietsen en voor de deur in de zon zitten staan centraal. De auto is te gast of rijdt in 1 richting. De straten zijn klassiek bestraat zoals die in de breedsteaat. Mooie panden komen door de asfaltwegen niet meer tot hun recht
- Meer groen, betere bestrating zonder afbreuk te doen aan verkeersfunctie
- Meer groen, klinkers ipv asfalt, smallere weg, deels eenrichtingsverkeer
- Meer ruimte voor fietsers, klinkers in plaats van asfalt, meer groen.
- Met glad wegdek, voldoende ruimte voor auto's en fietsen en de bus en voetgangers. Met een aantal zebrapaden en mooie bomen.
- Minder asfalt en meer klinkers.
- Minder auto verkeer, beter wegdek, minder obstakels op de weg en stoepen.
- Minder auto's, lagere snelheden en iets beter onderhouden asfalt.
- Misschien een nieuw wegdek, verder hopelijk hetzelfde.

- Mooi bestraat en overzichtelijk en goed aangesloten op elkaar
- mooie rode klinkers ipv zwart asfalt vol scheuren en gaten. Rode geasfalteerde fietsstroken langs de klinkers. Aantrekkelijk voor voetgangers. Meer grote bomen.
- Mooier bestraat en rustiger wat betreft auto's.
- Muv Pieter nieuwlandstraat, bredere fietspaden. Asfalt, geen bestrating
- Precies zo, wellicht opnieuw geasfalteerd
- Precies zoals ze nu zijn, wellicht op verschillende plaatsen opnieuw bestraat. Er zijn diverse plekken waar de wegen verzakt zijn
- Ruimere stoepen en ruimte voor kleine terrasjes. Geen asfalt meer. Concentratie gezelligheid met name op Willem van Noortplein, bij de sluis en in iets mindere mate op de tussengelegen kruisingen. Smalle autowegen en geen inhaal mogelijkheden.
- Smaller . Klinkers
- Smallere Adelaarstraat. Eénrichtingsverkeer P Nieuwlandstraat vanaf de Shell kant. Dit levert tevens een veiligere bocht op bij Albert Heijn vanwege niet (rechts)afslaand verkeer. Zo veel mogelijk klinkers, drempels en plantenbakken op straat
- Speelstraten voor kinderen, woonerf uiterlijk met veel groen en klinkers, met auto alleen toegankelijk voor bewoners en bestemmingsverkeer, WvNplein een echt plein met horeca, een terras, speelruimte voor kinderen en ruimte voor ondernemers. Veilig!
- Veel rustiger, aantrekkelijk geplaveid, als onderdeel van het centrum van Utrecht. Smalle baan, alleen bussen en bestemmingsverkeer. Brede voetpaden en fietsbanen. Met meer groen en veiliger voor kinderen en fietsers.
- Veiliger voor fietsers en voetgangers, beter wegdek, minder auto's, beter zichtbaar dat men ook voorrang moet verlenen. Meer groen (bomen) in de straat.
- Verbeterde bestrating, minder/geen doorrijdend verkeer, aangepast snelheid (wordt nu vaak veel harder dan 50 km p/u gereden en meer aandacht voor groen (bomen/planten).
- Vrijwel hetzelfde. Met meerdere kleine zebrapaden, vernieuwde bestrating en verzorgde uitstraling (prullenbak en bloembak). Ander type 'obstakel' tussen fietspad en autoweg in de bochten (daar bij bushalte), want dat is wel een eng ding in het donker
- Wegdek op sommige stukken verbeterd, duidelijke fietspaden (ook in de Pieter Nieuwland) maar aub nog wel toegankelijk voor auto's.
- weinig auto's veel groen fietsers wandelaars horeca met terrassen bewoners op de stoep in de zon. weinig asfalt en meer klinkers die regenwater doorlaten
- Zo min mogelijk asfalt en gewoon klinkers, ruimte voor fietsers en meer groen! Max 30 km/h 1 richting...
- Zoals de nieuwe aanleg van singel, Gebakken klinkers in de rijweg, veel nieuwe bomen met ruime standplaatsen, brede rode asfaltfietspaden en mooie strakke trottoirs met gebakken klinkers.

### Weet ik niet

- -
- -
- -
- ?
- ?
- ?

- ???
- Domme vraag waar ik ook niet op ga antwoorden.
- geen duidelijk beeld
- Geen idee
- Geen idee
- Geen idee
- geen idee
- geen idee.
- Geen idee. Ik stoor me er aan dat er in deze buurt horeca zit die een aanzuigende werking heeft op autoverkeer terwijl er amper parkeerplek is. Daar zou de gemeente ook naar kunnen kijken bij het verstrekken van vergunningen.
- weet ik niet
- Weet niet
- X
- Hoezo eruit zien? Geen idee wat jullie daarmee bedoelen.
- Ik zou het niet weten
- Jeetje
- Nvt
- Nvt
- Te abstracte vraag

## Veiliger

- Met flinke drempels en zebra paden. Als het niet haalbaar / mogelijk is om verkeersdruk te beperken ivm ontbreken alt. route, dan iig zorgen voor langzamer verkeer en veilige oversteek. Dat is al een enorme verbetering.
- Rustiger, vrolijker, veiliger en veel groener straatbeeld. Auto's zijn op bezoek en tertiaire verkeersdeelnemers. De straat is zichtbaar afgestemd op voetgangers en fietsers.
- Minder doorgaan verkeer. Maximum snelheid 30km en fiets vriendelijke straten waar de fietser veilig kan fietsen en de voetganger veilig kan oversteken
- Minder auto's, veiliger
- Straten waar alles veilig is, waar het verkeer ook op anderen let.
- Groener en veiliger
- Bredere stoepen en 30km max snelheid of vrijliggende fietspaden, alleen bestemmingsverkeer auto. Goede oversteekbaarheid en fietsveiligheid.
- Veiliger voor fietsers, geen bussen
- rustiger qua verkeer, betere oversteekmogelijkheden , ook om tuinwijk te verbinden met de vogelenbuurt. zeker om de kinderen veilig te laten oversteken
- Veilig!
- veilige straten voor lopers en fietsers
- Minder verkeer zodat fietsen en oversteken veilig zijn. Andere tip is om bewoners de stimuleren deelautos te nemen
- Meer veilige oversteekpaden, bredere fietspaden, minder hoge plantenbakken. Maar lage bakken, wel zo eel mogelijk groen!
- groener (meer planten etc), veiliger, minder verkeer
- Veiliger voor fietsers en veel schoner

- Veilig voor fietsers. Nu is het levensgevaarlijk. Ik heb onlangs heup gebroken door openslaand autoportier. Als dat hier was geweest was ik platgereden en dood. Vind het onverantwoord dat mijn kinderen er elke dag door moeten met de fiets.
- met veiliger oversteekplaatsen en meer parkeerhavens
- Nog steeds open voor auto's, maar met een lagere snelheid en veiligere fietsroutes
- Meer bomen, veilige oversteken met zebrapaden, weg optisch kleiner
- Veilige straat waar minder plaats is voor (doorgaand) autoverkeer en fietsers/voetgangers beter beschermd worden
- Minder verkeer, goede doorstroming voor lokaal verkeer en OV, meer veiligheid en ruimte voor fietsers, en (nog) meer bomen!!
- Lagere snelheid, smaller wegdeel, van rijbaan afgescheiden fietspad, bredere stoepen, meer groen en bomen in de straat. Hoe eerder hoe beter. Lagere snelheid om veiligheid en lucht kwaliteit te verbeteren, kost niets en kan morgen worden ingevoerd.
- Meer 'wijkgevoel' en veiliger, minder autoverkeer op straat en met lagere snelheid. Bredere fietspaden, de auto is te gast of wordt omgeleid via grotere, efficiëntere toegangswegen. Kinderen kunnen vrijer rondlopen en oversteken.
- Veiliger voor de fietser
- Veiliger voor fietsers
- Een stuk minder auto's en het auto- en busverkeer dat er is evenredig verdeeld over de drie uitvalsstraten (AMlaan, PN- en IH-straat) naar de Kardinaal de Jongweg. Veilige fietspaden en stoepen waar de fietsen niet over rondslingeren,
- Fietsvriendelijker: je moet er veilig kunnen fietsen en genoeg ruimte hebben om de fietsen te stallen. Parkeren en doorgang (evt via een omweg) naar de grote weg voor bewoners moet mogelijk zijn, maar ondergeschikt aan 'gezond' vervoer.
- Als er iets aan wordt gedaan zou het een stuk veiliger voelen voor de mensen die hier frequent komen en/of wonen. Het zal vooral tijdens de spits zichtbaar moeten worden dat de oversteek routines gestructureerd en veilig zijn.
- Veiliger, groener naast minder en schoner verkeer!
- Kindvriendelijker! Met veilige, duidelijk zichtbare oversteekplekken. En auto's die rekening houden met kinderen.
- Aantrekkelijk en veilig voor bewoners van de buurt.
- Veiliger, rustiger, groener!!
- uitsluitend bestemmingsverkeer, 30 km per uur, geen bus, veilige route voor fietsers, waarschijnlijk meer obstakels om de snelheid te ontmoedigen.
- Veiliger voor fietsers en voetgangers, snelheid verlaagd. 90 verkeer betreft bewonersverkeer of bezoekers van bewoners. Winklend publiek maakt van andere routes gebruik en parkeert niet in de wijk. Groener, m voorbeeld aan Houten.
- Rustig, veilig
- Veiliger voor fietsers en lopers hoop ik!
- Meer onderdeel van het wijkgebeuren, waar je veiliger kunt fietsen en wandelen. Mn de bussen en vrachtwagens maken het onveilig voor het fietsverkeer.
- Ik wil een rustige verkeersroute hebben..zodat onze veilig en ook rusten kunnen wonen.
- Veiliger voor met name fietsers: ik durf mijn kind er nauwelijks zelfstandig te laten fietsen vanwege asociaal weggedrag van ALLE weggebruikers, dus niet alleen automobilisten: (volwassen) fietsers doen ook maar wat.
- Veiliger voor fietsers en voetgangers, beter wegdek, minder auto's, beter zichtbaar dat men ook voorrang moet verlenen. Meer groen (bomen) in de straat.

- Rustiger (met name wat snelheid en associaal rijgedrag betreft) en veiliger. Brede stoepen, Afgescheiden ruimte voor fietsers, maar voldoende doorgang voor auto's.
- Waar de bewoners van de wijk, jong en oud, veilig en prettig over straat kunnen wandelen, spelen en fietsen en waar auto's te gast zijn. Dzo zouden steden ontworpen moeten worden in het licht van het klimaat, milieu, veiligheid en gezondheid
- Een echte fietsstraat. Dus max. 15 km/uur en ook wel duidelijk controle daarop! Verder zijn er plantenbakken en dus veilige fietstroken. Liefst zo weinig mogelijk geparkeerde auto's.
- Dat er vanuit oude noord weer linksaf geslagen kan worden naar de adelaarstraat. Kruispunt merelstraat/hopakker veiliger
- Speelstraten voor kinderen, woonerf uiterlijk met veel groen en klinkers, met auto alleen toegankelijk voor bewoners en bestemmingsverkeer, WvNplein een echt plein met horeca, een terras, speelruimte voor kinderen en ruimte voor ondernemers. Veilig!
- veilig. Eindelijk.
- Rustiger met een veilige oversteekplaats voor schoolkinderen bij de Willem van Noortstraat. Er zijn veel kinderen die elke dag vanuit de Vogelenbuurt en Tuinwijk-Oost naar de scholen op de Nolenslaan gaan en dan die drukke weg moeten oversteken.
- Kindvriendelijk en veilig
- Overwegend rustig, geen verkeerslawaaï en veilig om te lopen of mfietsen.
- Brede stoepen, grote bomen, veilige fietspaden, veel drempels en andere verkeersvertragers.
- Veiliger
- Minder hard rijdend verkeer en veilig oversteken voor de kinderen die de Willem van Noortstraat moeten oversteken naar school (Dr Bos of de Fakkel)
- Veiliger voor fietsers en enkel nog bestemmingsverkeer
- Rustiger, fietsvriendelijker en veilig voor rennende en spelende kinderen
- leefbaarder. Geen sluiproute meer. Veilig oversteken voor fietsers en voetgangers, geen hoge snelheden meer, drempels, zebrapaden, wegversmalling, een leuke buurt met winkeltjes en dergelijke
- Minder uitlaat/ fijnstof Smaller...slingerweg en meer groen. Minder geluidsoverlast van optrekkende zware motoren Overzichtelijk Veiliger en vriendelijker
- 30 km voor auto's, goede brede veilige fietspaden, betere stoeptegels. Met veel veiligere oversteek. Willem van noortstraat is levensgevaarlijk nu.
- Bredere stoepen, afgescheiden fietspaden. Hierdoor wordt wandelen en fietsen veiliger, ook voor kinderen. Voor auto's smallere rijstroken en langzamere snelheid.
- Zoals tijdens de zomervakantie, rustiger en veiliger om over te fietsen.
- 1) Hoofdzakelijk fietsstraten. 2) Alleen bestemmingsverkeer op Adelaarstraat, alle zij straten zijn fietsstraten en 1-richtingsverkeer voor autos. 3) Brede stoepen met oversteekmogelijkheden 4) Veiliger voor kinderen op stoep en rondom wegen
- Veilige fietsroutes en langzamer rijdend verkeer
- Willem v noort: lagere snelheid auto, veiligere oversteekplaatsen
- Met veel minder auto's, als voorrangsweg, waar auto's moeten stoppen voor overstekende mensen, het kruispunt bij de molen is veilig en overzichtelijker voor fietsers, . Ook met meer opaadpalen voor elektrische auto's
- Meer doorgaande routes, logisch netwerk van korte doorgaande routes, 80 minder drempels en obstakels. Hierdoor wordt de stad weer bereikbaar, maar ook veiliger (bereikbaar voor hulpdiensten en snelle evacuatie bij calamiteiten) en mooier.

- Veiliger en rustiger
- Veiliger, rustiger en ruimer.
- Rustiger met meer groen en veiliger. Als men het doet zoals ik denk bij de punten die ik heb ingevuld
- Veel leven, fietsers wandelaars die de ruimte hebben. Er komen steeds meer restaurants en cafés. Het wordt een van de nieuwe populaire wijken van Utrecht. Over 5 Jaar zou het veilig en schoon moeten zijn om deze ontwikkeling te faciliteren

## Drempels

- 30 km per uur maximum. Dus snelheid verlagen en eventueel afdwingen met drempels. Minder rommelig. Eén lange duidelijke 30 km/uur straat met duidelijk fietspad + trottoir en oversteekplekken (ook voor kinderen!).
- Met kronkels, hobbels, bakken, drempels kortom zeer autoonvriendelijk.
- Goed onderhouden, evt. een drempel
- Met meer drempels! En eventueel andere regels waardoor er minder (of liever: minder hard) gereden wordt.
- Smallere Adelaarstraat. Eénrichtingsverkeer P Nieuwlandstraat vanaf de Shell kant. Dit levert tevens een veiligere bocht op bij Albert Heijn vanwege niet (rechts)afslaand verkeer. Zo veel mogelijk klinkers, drempels en plantenbakken op straat
- Vv drempels, zebrapaden en flitspalen. Met name de Adelaarstraat gezien vanaf de Hopakker tot aan de Willem van Noortstraat is een grote racebaan. Drempels aanbrengen en zebrapaden. Klaar-over thv Valkstraat ivm schoolgaande kinderen Koekoekschool.
- hopelijk vernieuwd met drempels
- Meer zebrapaden, meer lange drempels, lagere snelheid auto's.
- Betere verkeersdrempels (wegbreed in plaats van de kleine vierkanten hobbeltjes)
- Groener, klinkers, plantenbakken of auto te gast. Overall duidelijk dat het een 30 km zone is, oversteekpunten, stoplichten, drempels en minstens 1 flitspaal. Verkeer gedoseerd over de drie doorgaande routes. (Matthaeuslaan, juliusstraat en PN-strt.
- Met meer drempels, bredere fietspaden.
- Ruim genoeg voor auto's, met drempels en evt 30 km
- Verkeersdrempels
- Verkeersdrempels, doorstroom fiets- en voetverkeer, snelheidscontrole, breder fietspad met stoepwand tussen autoweg
- Met meer drempels.
- Betere doorgang voor auto's zodat ze ook niet zoveel stil te hoeven staan op de kardinaal de jongweg (want dat zorgt voor veel vervuiling) en de straten in de kleinere buurten meer drempels en minder auto's
- Brede stoepen, grote bomen, veilige fietspaden, veel drempels en andere verkeersvertragers.
- Gescheiden fiets/auto baan, bus-vriendelijke drempels
- leefbaarder. Geen sluiproute meer. Veilig oversteken voor fietsers en voetgangers, geen hoge snelheden meer, drempels, zebrapaden, wegversmalling, een leuke buurt met winkeltjes en dergelijke
- Minder verkeer, geen asfalt. Bredere stoepen. Fietsstraat met drempels en andere obstakels.



- Met drempels en wegversmallingen zodat het niet mogelijk is om harder te rijden dan de vastgestelde snelheid!
- Meer doorgaande routes, logisch netwerk van korte doorgaande routes, 80 minder drempels en obstakels. Hierdoor wordt de stad weer bereikbaar, maar ook veiliger (bereikbaar voor hulpdiensten en snelle evacuatie bij calamiteiten) en mooier.
- Rustiger met meer drempels en meer controle
- Meer fietsstraten, inclusief drempels. Zonder die drempels zijn het snelwegen voor auto's
- Met flinke drempels en zebra paden. Als het niet haalbaar / mogelijk is om verkeersdruk te beperken ivm ontbreken alt. route, dan iig zorgen voor langzamer verkeer en veilige oversteeek. Dat is al een enorme verbetering.

### **Smallere autorijbaan**

- Smaller, betere voorzieningen voor fietsers, niet zo druk en geen busverkeer.
- Rustiger, versmallingen, bestemmingsverkeer
- rijbaan smaller, vrijliggende fietspaden
- Gezien de knip bij de Monicabrug is de Adelaarstraat veel minder belangrijk als uitgang voor buurtbewoners. Als dit deel versmald zou worden, i.c.m. verbetering van aansluiting tussen K. de Jongweg en Talmalaan, ontmoedig dit doorgaand verkeer
- Smaller . Klinkers
- smaller. minder toegankelijk voor auto's...of in ieder geval 'auto als gast' - regel
- Lagere snelheid, smaller wegdeel, van rijbaan afgescheiden fietspad, bredere stoepen, meer groen en bomen in de straat. Hoe eerder hoe beter. Lagere snelheid om veiligheid en lucht kwaliteit te verbeteren, kost niets en kan morgen worden ingevoerd.
- Smallere autorijstrook, eenrichting verkeer en meer ruimte voor fiets en voetganger
- Smaller
- Smaller voor auto's meer groen waardoor het zicht over de lange afstand moeilijker is en men dus snelheid moet minderen. Daarnaast is betere snelheidsbeperking nodig, de huidige drempels zijn makkelijk te passeren
- Smaller, bredere stoepen
- Smallere Adelaarstraat. Eénrichtingsverkeer P Nieuwlandstraat vanaf de Shell kant. Dit levert tevens een veiligere bocht op bij Albert Heijn vanwege niet (rechts)afslaand verkeer. Zo veel mogelijk klinkers, drempels en plantenbakken op straat
- hetzelfde met wat versmallingen die niet lastig zijn voor de bus
- Een smalle strook voor auto's met éénrichtingsverkeer. En voor de rest mooie brede voetpaden en fietspaden en genoeg (liefst overdekte) fietsparkeergelegenheid
- Verminderde snelheid, bredere stoepen wellicht, meer zebrapaden, versmallingen waar auto's op elkaar moeten wachten.
- Brede stoepen, vrijliggende fietspaden (dus geen stroken zoals nu), smalle weg voor autoverkeer, minder parkeerplaatsen, meet fietscontainers en fietsstallingen, bomen. Shared space bij Willem van Noortplein.
- Smaller, minder verkeer, meer groen, meer fietsers
- Bredere fietspaden, smallere autobanen - dat dwingt al tot langzamer rijden. Rood asfalt voor fiets, zwart voor auto's. Geen bezwaar tegen busverkeer.
- Smaller, met veel ruimte voor de fiets.
- Een fietsvriendelijke straat waar de auto te gast is. Een andere optie is om wegversmallingen te plaatsen (bijvoorbeeld in de vorm van bloembakken. De drempels hebben niet het gewenste effect en zorgen alleen maar voor geluidsoverlast

- leefbaarder. Geen sluiproute meer. Veilig oversteken voor fietsers en voetgangers, geen hoge snelheden meer, drempels, zebra's, wegversmalling, een leuke buurt met winkeltjes en dergelijke
- smaller, groener, veel minder verkeer. Heeft ook positieve invloed op de buurt, omdat de weg een soort versperring vormt tussen burens
- Minder uitlaat/ fijnstof Smaller...slingerweg en meer groen. Minder geluidsoverlast van optrekkende zware motoren Overzichtelijk Veiliger en vriendelijker
- Bredere stoepen, afgescheiden fietspaden. Hierdoor wordt wandelen en fietsen veiliger, ook voor kinderen. Voor auto's smallere rijstroken en langzamere snelheid.
- smaller en langzamer met meer ruimte voor fietsers. ook zijn de stoepen iets breder met minder opstakels zodat er makkelijk 2 mensen naast elkaar kunnen lopen
- Met drempels en wegversmallingen zodat het niet mogelijk is om harder te rijden dan de vastgestelde snelheid!
- Ruimere stoepen en ruimte voor kleine terrasjes. Geen asfalt meer. Concentratie gezelligheid met name op Willem van Noortplein, bij de sluis en in iets mindere mate op de tussengelegen kruisingen. Smalle autowegen en geen inhaal mogelijkheden.
- - De Pieter Nieuwlandstraat als eenrichtingsweg vanaf Shell Kard. de Jong - smalle autoweg, brede fietspaden, brede trottoirs, oversteekplaatsen - aanvulling van het groen
- Een dertig km-weg, met een verhoogde fietspaden, groen in het midden (het is nu een beetje kaal) en smallere rijbanen. De drempels mogen van mij betreffen.
- Veel meer groen, versmallingen en zebra's. Het ziet er voor het oog niet uit en dat is jammer.
- autoluw, groener, smaller, meer voor fietsers en voetgangers en meer pleintjes en parkjes. Zoals in wijken in Amsterdam.

## Anders

- Meer doorgaande routes, logisch netwerk van korte doorgaande routes, 80 minder drempels en obstakels. Hierdoor wordt de stad weer bereikbaar, maar ook veiliger (bereikbaar voor hulpdiensten en snelle evacuatie bij calamiteiten) en mooier.
- Met flinke drempels en zebra's. Als het niet haalbaar / mogelijk is om verkeersdruk te beperken ivm ontbreken alt. route, dan iig zorgen voor langzamer verkeer en veilige oversteek. Dat is al een enorme verbetering.
- Hetzelfde met 50 km per uur voor de auto's
- Zonder vrachtwagens bestelbussen, slimmere oplossingen voor pakketbezorgers.
- Minder verkeer. Verkeer dat langzamer rijdt. Passend bij dorpse karakter van de buurt.
- hetzelfde als nu, maar met minder obstakels op de stoep
- Vergelijkbaar met nu alleen graag minder verbouwingen
- enkel bestemmingsverkeer. voldoende parkeerruimte. geen stoere jeugd die door rood rijdt bij kruising met kardinaal!!!!
- Met flinke drempels en zebra's. Als het niet haalbaar / mogelijk is om verkeersdruk te beperken ivm ontbreken alt. route, dan iig zorgen voor langzamer verkeer en veilige oversteek. Dat is al een enorme verbetering.
- Smaller, betere voorzieningen voor fietsers, niet zo druk en geen busverkeer.
- Bredere stoepen, minder agressieve weggebruikers
- Vriendelijker, rustiger, maar wel stads.

- als een laan; breder, groener, kalmer rijgedrag/verkeer.
- Hetzelfde, maar opgeknapt en goed onderhouden
- Overzichtelijk met ruimte voor ALLE verkeersdeelnemers die een stad behoeft (voetganger, fietser, auto, bus, vrachtwagen).
- Rustiger, vrolijker, veiliger en veel groener straatbeeld. Auto's zijn op bezoek en tertiaire verkeersdeelnemers. De straat is zichtbaar afgestemd op voetgangers en fietsers.
- woonerf
- bredere stoepen (opstakels als fietsenrekken en overdreven geclaimde aanplanting weg), meer buurtfietsenstallingen, snelheidsbeperkingen voor motorvoertuigen
- Een leefstraat, waarin je je raam open kunt doen zonder dat je hele kamer naar uitlaatgassen ruikt. Bomen.
- Minder verkeer en een lagere snelheid voor de auto
- Geheel autovrij. Bewoners parkeren hun auto gratis aan de rand van de stad en gaan met fiets, lopend of elektrische tram verder.
- Ik ervaar het probleem dus niet zo in deze straten. Maar idealiter dus een betere doorloop van hier naar de snelweg, wat dus vastloopt op de kardinaal de jongweg.
- Ik vind het allemaal een beetje gezeur. Gewoon accepteren zoals het is. Dat is de goedkoopste oplossing. Besteedt geld liever aan iets leuks voor de buurt. Misschien mooie lantarenpalen langs de adelaarstraat?
- Afhankelijk van de technologische ontwikkelingen (zelfrijdende of 'connected' auto's) nog minder stoplichten.
- Minder auto's, meer winkels
- Wat meer snelheidsremmende maatregelen wellicht maar wel als uitvalsroute. Ook de buurtbewoners zelf willen nog bij hun huis kunnen komen.
- Rustiger, goed doorlopend verkeer. Goede ontsluiting voor de buurtbewoners
- 30 km zone. Geen of veel minder bussen. Milieuzone ook voor votulast. Wat helemaal mooi zou zijn als kardinaal de jongweg ondertunneld wordt , met daarop een stadspark
- Bredere stoepen en 30km max snelheid of vrijliggende fietspaden, alleen bestemmingsverkeer auto. Goede oversteekbaarheid en fietsveiligheid.
- Meer bomen, minder auto's, bredere fietsgedeeltes, zebrapaden
- rijbaan smaller, vrijliggende fietspaden
- bredere stoepen, meer ruimte voor fietsers, beter uitzicht vanuit de zijstraten, minder auto's, lagere snelheid, schonere lucht.
- Duidelijke scheiding fiets en auto en voetganger. Goede routes om van en naar de stad te komen
- een plek waar fietsers en voetgangers niet meer vogelvrij zijn en de luchtkwaliteit een stukje verbeterd is.
- 30 km per uur maximum. Dus snelheid verlagen en eventueel afdwingen met drempels. Minder rommelig. Eén lange duidelijke 30 km/uur straat met duidelijk fietspad + trottoir en oversteekplekken (ook voor kinderen!).
- Nette straten: normaal geparkeerde fietsen, net gestraat (geen kuilen in stoep), schoon, af en toe groen, voldoende parkeerruimte
- Vriendelijker voor fiets, voetgangers en ov. Irritant of zelfs onmogelijk om met de auto helemaal doorheen te gaan, maar wel voldoende bereikbaar voor bestemmingsverkeer.
- Fietsvriendelijker, geen doorgang, Allan in en uit de wijk voor bewoners en bestemmingsverkeer. Stoppen van drugsrunning verkeer. Actieve controle op weggedrag kamikaze pizzakoeriers en andere bezorgers

- Het zou mooi zijn als er vrijliggende fietspaden zouden zijn en een snelheidsbeperking tot 30 km.
- Intelligent ingerelde stoplichten om een goede doorstroming mogelijk te maken. Verder maatregelen om het belachelijke harde rijden in deze straten in te perken (flitspalen ofzo)
- Aanvullende, auto-onvriendelijke maatregelen zouden het voor mij (bewoner Oudenoord) onmogelijk maken om fatsoenlijk naar werk te komen. De hinder is enorm: het duurt soms bijna 30 min voordat ik op de A2 beland. Richt u op een vlotte doorstroming!
- Vooral: rustiger, minder hard rijden, minder vrachtverkeer en met alleen bestemmingsverkeer. En geen dodelijke ongelukken of met zwaar letsel meer en continue angst dat er (weer) iets ernstigs gebeurt.
- Een doorgaande route naar het centrum. Ruimte voor auto's en bussen.
- Veiliger voor fietsers, geen bussen
- Meer overzicht op de kruispunten, goede doorstroming
- rustiger qua verkeer, betere oversteekmogelijkheden , ook om tuinvijk te verbinden met de vogelenbuurt. zeker om de kinderen veilig te laten oversteken
- Meer fietsenrekken (en/of fietsenstallingen), bredere stoepen, bredere en betere fietspaden. Snelheidslimiet omlaag en minder autoverkeer. Naar mijn idee werken wegversmallingen of 'slalompaaletjes' onvoldoende.
- Soort woonerfachtig.
- Zijstraten (bv. Hopakker) 30 km zones met flitspalen. Adelaarstraat 50 km maar minder doorgaand verkeer. Flitspalen bij stoplichten. Kruispunt bij Adelaarstraat/Hopakker beter ingericht voor fietsers, is nu erg gevaarlijk en onduidelijk.
- Zoals de Maliesingel
- Groener, gezelliger, meer voetgangers en fietsers, minder en langzamer rijdende auto's, meer winkels en terrasjes
- minder recht en minder druk
- Minder autoverkeer dus rustiger. Meer een woongebied, voor de bewoners, voetgangers en fietsers. Natuurlijk voor de bewoners wel goed bereikbaar met de auto. Meer groen!
- Mens vriendelijk, fietsvriendelijke. De stad is verledentijd voor auto's.
- Mooi bestraat en overzichtelijk en goed aangesloten op elkaar
- Goed onderhouden
- Te druk en meer infevallen
- Hetzelfde maar dan zonder doorgaand verkeer en zonder bussen.
- Rustiger, vooral bestemmingsverkeer. Adelaarstraat kan gezelliger
- Rustiger, beter toegankelijk voor fietsers en voetgangers en rustiger om aan te wonen
- Zebrapaden
- Niet veel anders. Behalve (traject)controle om te zorgen dat de bus en de automoilisten zich aan het 30 km maximum houden
- Zoals vroeger, 30 jaar geleden was hier geen doorgaand verkeer, alles ging buitenom.
- groener, ruimtelijker en leefbaarder
- NB: graag oplossing voor drukte en verkeersonrust op Draaiweg (deel tussen Talmalaan en Adelaarstraat). Nu veel verkeer van mensen die niet in de buurt wonen. En dagelijks conflicten over smalle stuk bij de kerk omdat er geen 2 auto's langs elkaar ku
- Groene omgeving met veel bomen, fietsstraat waar auto's te gast zijn, alleen elektrische bussen en geen zwaar verkeer, geluidsdempend asfalt dat ook trillingen in huis reduceert.
- Groener, separate fietspaden, minder autoverkeer

- Minder verkeer zodat fietsen en oversteken veilig zijn. Andere tip is om bewoners de stimuleren deelautos te nemen
- groener en leger
- De drempels die momenteel liggen zorgen soms voor gevaarlijke situaties met fietsers omdat de drempels samengaan met een versperring in het midden van de weg, waardoor je als automobilist naar rechts moet. Een normale drempel zou veel veiliger zijn
- Hopelijk gaan we terug naar de mooie lanen waar het prettig lopen, fietsen en autorijden is. Mooie klinkerstraten die zorgen voor allure. Wat er met de Koekoekstraat is gebeurd is echt verschrikkelijk: lelijk asfalt en men rijdt er ook nog harder!
- Hetzelfde als nu, wanr de weg minder druk is zijn de stoepen en fietspaden prima
- Meer ruimte voor fiets en lopen (ook een mooie hardlooproute??), meer groen, minder auto's, minder racen op de ant matthaeuslaan/Willem van noortstraat, meer zebra's, minder file adelaarstraat (sinds monicabrugknijp..)
- Overall twee kanten verkeer en bereikbaar voor auto's. Goed onderhouden en meer groen.
- Nog steeds beschikbaar om met de auto de wijk in en uit te rijden.
- vooral opgeknapt oppervlaktes.
- Meer woonwijk a la de nieuwe koekoekstraat
- groener (meer planten etc), veiliger, minder verkeer
- Veiliger voor fietsers en veel schoner
- groener en rustiger en verkeer meer op lekaar afgesteld
- Meer ruimte voor fietsen en voetgangers. Minder autoverkeer/auto's te gast. Betere oversteekplaatsen, bv zebras.
- Ik vrees met grote vreeze dat het dan nóg drukker zal zijn. Men is toch niet uit de auto te branden, tenzij de brandstof 5 Euro per liter gaat kosten.
- Gezien de knip bij de Monicabrug is de Adelaarstraat veel minder belangrijk als uitgang voor buurtbewoners. Als dit deel versmald zou worden, i.c.m. verbetering van aansluiting tussen K. de Jongweg en Talmalaan, ontmoedigd dit doorgaand verkeer
- Veel meer gelegenheid tot het stallen van fietsen.
- Ik ben op zich ben tevreden met hoe deze straten nu al eruit zie (muv Kaatstraat maar dat is tijdelijk aangezien de bouwwerk). Strenger maatregelen voor automobilisten die te hard rijden door onz wijk is een aandachtspunt.
- Dat hangt af van (technische) ontwikkelingen zoals auto-ontwerp, andere OV-mogelijkheden, elektrisch rijden etc. De inrichting van de straten hoeft wat mij betreft niet anders.
- Meer zoals de twijnstraat! Meer ruimte voor voetgangers en fietsers, minder paaltjes inhammen en rare bochten. Zorg dat verkeer natuurlijk langzamer rijdt door ander verkeer voorrang te geven, zodat de vervelende hobbels weg kunnen.
- Minder auto's, meer aandacht voor lopen / fietsen. Bij voorkeur meer fietsenrekken zonder dat de looproute smaller wordt.
- Duidelijker dat verkeer (ook fietsers) van rechts voorrang hebben. Duidelijk dat harder rijden dan 30 consequenties heeft, grote kans op boete.
- Met bomen, schoon, een beetje zoals de twijnstraat
- Goed onderhouden, meer ruimte voor fietsen/fietsparkeren, beperkte ruimte voor (betaalbaar) autoparkeren, groen. Auto's moeten wel in en uit de wijk kunnen, handig via logische route, lopen en fietsen kan ook via andere routes, dit promoten
- vriendelijker voor fietsers en lopers, autos rijden langzamer (nu is het vaak een racebaan)

- Hetzelfde als nu, met meer oversteekpunten voor voetgangers en meer groen. Verkeer is niet het probleem. Verkeer is een gevolg van het verdichtingsbeleid van de gemeente Utrecht. Pak het probleem aan: STOP DE VERDICHTING IN VOTULAST!
- Het liefst zou ik grote fietsstroken zien en meer zebrapaden. Daarnaast moet er een milieuzone voor auto's komen zoals ook in het centrum het geval is.
- Veel ruimte voor de fiets EN een goede centrumring optie. Autoverkeer alleen maar afknijpen en via lange omrijroutes sturen werkt frustrerend, en soms moet je gewoon even met de auto zijn. Voor mijn part een ondergrondse centrumring, wees creatief!
- Wat mij betreft bij benadering hetzelfde, geschikt voor verschillende verkeersstromen. De wijk wordt alleen maar dichter bevolkt, ook nog es straten versmallen, is geen optie. Mogelijk aanpassingen in rommelige vluchtheuvels.
- Goed toegankelijk voor auto's, fietsers en voetgangers, met voldoende groen (zoals er nu al is). Ik ben voor een aantal dingen afhankelijk van de auto en zolang er geen alternatieven worden geboden die even snel zijn...
- Goed onderhouden, gevuld met hopelijk meer elektrische auto's. Minder asociale verkeersdeelnemers, door aanpak daarvan. Verder beter ontsluiting van de binnenstad, zodat er minder file staat en de lucht beter wordt.
- Met minder hardrijders!
- Goede doorstroming van verkeer (lopend, fiets en auto), luchtvervuiling tegengaan door elektrisch rijden te stimuleren, niet door simpelweg auto's te verbieden
- Hetzelfde. Gedrag van bestuurders, fiets, bromfiets, en verder motorisch verkeer zou beter kunnen. Ik wil dat Utrecht voor mij en een ieder die afhankelijk is van bv autovervoer afhankelijk is hier geen overlast en verhoging van kosten ondervind.
- Goed bereikbaar voor de bewoners en onaantrekkelijk voor doorgaand sluipeverkeer. Geen idioot brede trottoirs waardoor de weg te smal wordt en het voor fietsers gevaarlijk wordt zoals Pieter Nieuwland straat. Geen bovenliggende partij maar afgestemd.
- Iets voetgangersvriendelijker om de buurt aan te trekken
- Met louter elektrische auto's...
- in ieder geval niet slechter bereikbaar voor gemotoriseerd bestemmingsverkeer!
- Meer als een buurt ontsluitingsstraat, of misschien zoiets als de nieuw ingerichte Tolsteegsingel
- Vergelijkbaar met de Nagtegaalstraat
- Groen, gescheiden verkeersstromen en een lage snelheid voor alle gebruikers
- 30 km en afgebakend fietspad. Maar doe vooral ook iets aan de Merelstraat.
- met veiliger oversteekplaatsen en meer parkeerhavens
- Minder auto's. Snelheid aanzienlijk minder
- Als doorgaande fietsroutes naar de stad, met af en toe een bestemmingsverkeerauto, een beetje zoals veel van de singels om de stad. Het Willem van Noortplein als bruisend middelpunt van de wijk, met horeca (incl. terrassen) en winkels.
- Het liefst al voor het einde van dit Jaar. Maar meer fietsers en voetgangers dan auto's. Geen doorgaande weg maar alleen bestemmingsverkeer.
- Goed verzorgd wegdek en ook omgeving. Rustig en verzorgde trottoirs e.d. nodigt waarschijnlijk ook uit tot prettiger rijgedrag.
- Nog steeds open voor auto's, maar met een lagere snelheid en veiligere fietsroutes
- Weerdsingel oudeNoord Talmalaan ontsluitingsweg. Eerst dat goed snel laten doorlopen dan pas Kaatstraat e.d. aanpakken. Bemuurde weerd oz ed rijrichting veranderen naar talmalaan

- Meer bomen, veilige oversteken met zebrapaden, weg optisch kleiner
- Leefbaarder, minder snel en druk verkeer. Minder ongelukken, aanrijdingen. Groener.
- LEEFBAAR MET MENSELIJKE MAAT GEEN AAN AFVOER ROUTE VAN DE PARKEERGARAGES KEPPIERE/HOOGCATHERIJNE
- Goed geasfalteerd. Fietsstallingen die regelmatig worden gelegegd. Parkeerplekken auto verdwenen. Zelfrijdende auto's parkeren buiten de stad op veilige plekken.
- Hetzelfde met minder hard rijdend gemotoriseerd verkeer
- De Kardinaal de Jongweg blijft zoals deze is. De Pieter Nieuwlandstraat wordt verbreed, waardoor zowel fietsers als auto's twee kanten op kunnen rijden zonder ongelukken. Let op de extra bewoners van Zijdebalen!! Die moeten ook ontsloten worden.
- Verbeterd.
- Meer groen en meer zebra's
- Rustiger, wijkgericht.
- Meer groen op/in straat, minder zichtvervuiling als verkeersborden, paaltjes, bushaltes, fietscontainers etc. ook mogen alle paaltjes in de buurt wel geverfd worden. de kleuren geel en rood zijn echt uit de tijd. (m.n. koekoeksplein)
- Minder verkeer, goede doorstroming voor lokaal verkeer en OV, meer veiligheid en ruimte voor fietsers, en (nog) meer bomen!!
- meer ondergrondse parkeerplaatsen. Dan wel prive dan wel als algemene oplossing voor drukke straten. dit geeft meer ruimte voor fietsers en voetpaden. Parkeer garage met zelfde tarief als een parkeervergunning.
- Goede doorstroming, lagere snelheid, minder ongelukken. Effectieve snelheidsremmers. Meer groen!
- Fiets pad en brede straat. Het blijft een doorrij route. Het is al niet te dien om naar mijn werk te rijden. Singel is breed fietspad geworden, levensgevaarlijk! En nu ook waterlinie weer werkzaamheden! Er moet ook gewerkt worden, meestl met de auto
- Hetzelfde met iets lagere snelheid.
- meer woonstraten i.p.v. snelwegen meer rustige uitstraling voor wonen, lopen en fietsen. minder gericht op auto's.
- Minder auto's. Meer handhaving door politie op auto's die geen voorrang verlenen aan verkeer van rechts in de Pieter Nieuwland straat. Het Willem van Noortplein een inrichting waardoor auto's minder hard rijden. Nu gaan heel veel auto's vanuit de Ade
- Doorgaand verkeer wordt omgeleid, - er is voorkomen dat sluipverkeer ontstaat naar omliggende wegen (Merelstraat en Draaiweg), - de fietsstraten kennen duidelijker regels en zijn geen autosnelwegen meer,
- Wat mij betreft hoeft er niets aan te veranderen, drempels pieter nieuwlandstraat mogen weg, deze zijn te hoog
- Als een verblijfsgebied. Fietsers en voetgangers eerst.
- Minder druk qua auto's, bredere stoepen een meer winkels en/of horeca. Zoals bijvoorbeeld de Nachtegaalstraat
- 30 km zone en veel meer verkeer dat via de Oudenoord naar de Talmalaan rijdt. Daar spelen er geen kinderen op de stoepen omdat daar nog een strook groen voor en achter het huis ligt.
- Groener (meer beplanting en plantsoen), voetganger- en fietsvriendelijk (zebrapaden, lagere verkeerssnelheid en -dichtheid), alleen bestemmingsverkeer
- Met kronkels, hobbels, bakken, drempels kortom zeer autoonvriendelijk.
- Tolsteegsingel

- Zie antwoord bij vorige vragen. klinkerweg met brede stoep en brede fietsstroken. plantenbakken op de weg en busverbinding om de wijk heen (Of kleinere elektrische bussen in de wijk)
- Zolang het maar geen stadboulevard wordt. Dat mooie rode gladde asfalt nodigt nog meer uit tot hard rijden. Vraag de bewoners van de Koekoekstraat naar de laatste bevindingen.
- Goed onderhouden, evt. een drempel
- Maximum snelheid 30 km/u, meer controle op verkeer, ook op zondag betaald parkeren waardoor vergunninghouders op zondagen de auto gewoon kwijt kunnen, en meer groen (bomen, planten) als dat mogelijk is. Meer prullenbakken.
- Beter bestraat, verkeerslichten op punten waar veel wordt overgestoken en eventueel cameratoezicht
- meer ruimte+minder gevaar voor fiets +voetganger; minder auto, langzaam rijden, bussen op electra; nu eerst pijn eerlijk verdelen; betrek ook Ingehoutzstr erbij, daar rijdt nu amper iets. AM laan+PNstraat nu te zwaar belast
- Vriendelijker, groener, meer voor de bewoners en niet voor doorgaand verkeer.
- Meer winkels, horeca en een levendige buurt ipv doorgaandverkeer. Een verlenging van het centrum.
- Een stuk minder auto's en het auto- en busverkeer dat er is evenredig verdeeld over de drie uitvalsstraten (AMlaan, PN- en IH-straat) naar de Kardinaal de Jongweg. Veilige fietspaden en stoepen waar de fietsen niet over rondslingeren,
- Een straat waar kinderen buiten op straat durven te spelen en niet zoals nu dat ze bang zijn voor het verkeer
- Ik zou graag meer fietsenstallingen willen zien. Elke fietsenstalling is veel te vol, ondanks dat er recent fietsen zijn opgehaald door de gemeente. Verder denk ik dat de verkeersdrukke voor een groot deel wordt veroorzaakt door verkeer uit de stad
- Net als de 't Goylaan! Overigens was ik daar in 1e instantie sceptisch over, qua verkeersdruk. Maar ik geloof dat het daar wel werkt, anders heb ik iets gemist. Ik zou die laatstgenoemde eerder vergelijken met Oudenoord en K. de Jongweg.
- Veel leefbaarder en rustiger. Geen ongelukken meer. Meer winkels.
- Meer overzicht
- Fietsvriendelijker: je moet er veilig kunnen fietsen en genoeg ruimte hebben om de fietsen te stallen. Parkeren en doorgang (evt via een omweg) naar de grote weg voor bewoners moet mogelijk zijn, maar ondergeschikt aan 'gezond' vervoer.
- Minder autoverkeer, minder hard gereden - overigens ook door scooters!!!, zeer gevaarlijk vooral ook voor kinderen, geluids- en stankoverlast - aantrekkelijkere wegen voor voetgangers en fietsers
- Alle straten - incl. talmalaan en draaiweg - max. 30 km/u. Enkel toegang met volledig elektrische (vracht)auto's zodat de luchtkwaliteit omhoog gaat.
- Wat gezelliger, minder graffiti. Verder hopelijk hetzelfde.
- ik denk niet dat dat heel anders wordt. geen scooters meer. maatregelen om de snelheid te beperken vergroten de ergernis, het zijn juist de bewoners die het meeste last hebben van die maatregelen.
- Vol elektrische auto's
- Zoals de Biltstraat nu. De Pieter Nieuwlandstraat mag wat mij betreft een woonerf worden.
- Veiliger, groener naast minder en schoner verkeer!
- Mooi



- Duidelijk aangegeven oversteekplaatsen en stoepen die breed genoeg zijn voor kinderwagens en rolstoelen.
- Het zelfde. Auto gebruik in de stad afremmen. Er zijn goede OV voorzieningen/fiets mogelijkheden.
- Rustige verkeerstraat met weinig ruimte voor auto's, brede fietspaden, bloembakken, fijne brede stoepen. Meer een leefstraat, dan de auto scheurstraat waar het nu op lijkt. Geen bussen
- minder als een snelweg
- 30 km zone. Niet versmallen, leidt enkel tot verstoppingen op de weg.
- Smaller voor auto's meer groen waardoor het zicht over de lange afstand moeilijker is en men dus snelheid moet minderen. Daarnaast is betere snelheidsbeperking nodig, de huidige drempels zijn makkelijk te passeren
- Met meer drempels! En eventueel andere regels waardoor er minder (of liever: minder hard) gereden wordt.
- hoop minder druk
- Verblijfsgebied. Willem an noort als echt plein. Situatie molen als plein/fietsroute.
- Ik hoop dat ze dan opgeknapt zijn. Ze vaker geveegd worden 30 km snelheid en hopelijk minder aanrijdingen. Zo niet dan zijn ze met grotere gaten en vreselijk vies. En de aanrijdingen zullen niet afgenomen zijn
- Dat er vooral snachts minder hard gereden wordt want dat is soms zo absurd hard
- Betere scheiding van voetgangers, fietsers en auto's
- Groen met bomen en hagen en veel ruimte voor OV, fietsers en wandelaars. Graag elektrische bussen of andere bussen zonder uitstoot. Reizen via NS station Overvecht bevorderen.
- perfect
- Minder auto's, lagere snelheid
- minder zwerffietsen, meer fietsstraten
- Overzichtelijker, prioriteit voor fietsers, minder/gee vrachtwagens en bussen, beter overzicht voor auto's die uit de zijstraten komen: die steken nu hun neus de weg op omdat ze anders onvoldoende zien. Vluchtgeuvels weg, die maken het krap.
- Een route met veel ruimte voor fietsers. Bussen en auto's kunnen er ook rijden, maar dienen een lage snelheid te houden. Er is ook geen ruimte om in te halen - maar een door fysieke maatregelen ingeperkte snelheid. Idealiter is het een fietsstraat.
- Zoals maliesingel, ruimte voor voetgangers en fietsers met veel groen
- Waarschijnlijk nog drukker als Zijdebalen met zijn parkeergarage helemaal af is en de Kaatstraat zijn winkels heeft
- Ruimtelijker, meer ruimte voor fietsers, zodat de bus niet zo dicht op je zit
- Beter op autoverkeer sfgestemd
- De verkeersknip bij de Monicabrug weghalen, laat het verkeer via de hoofdroutes snel de wijk verlaten. Dit zijn juist de verkeersaders van de wijk. Geef dit dan ook de ruimte ipv het doorgeslagen stadsbeleid mbt het ontmoedigen van het autoverkeer.
- Veel meer groen, oversteekplaatsen, minder en rustig rijdend verkeer en veel meer fietsers
- Gezellig, ruimte voor terras, brede fietspaden, stapvoets rijdende auto's
- Kindvriendelijker! Met veilige, duidelijk zichtbare oversteekplekken. En auto's die rekening houden met kinderen.
- Minder auto's door de straten met behulp van stoplichten en zebra's (!!!) maakt oversteken veel veilier.

- Rustige wegen die zichzagen door de wijk. Ruimte voor winkels. Winkels aanvullen niet 's ochtends tijdens de spits maar tussen de middag.
- Rustig beeld. Bomen. Brede stoepen, breed fietspad, het geluid is rustig. Fietsen staan op daarvoor bestemde plekken en niet meer overal in de weg. Auto's kunnen niet meer op de stoep parkeren.
- Gedeeltelijk ingericht zoals nu de Koekoekstraat, bv ter hoogte van Willem van Noord plein, zodat het aanzienlijk minder aantrekkelijk wordt als doorgaande route. Stukken asfalt afgewisseld met zones waar fietsen/voetgangers/autos de weg delen
- Ongeveer het zelfde maar met een 30km limiet voor alle verkeer en een aanpassing van de situatie op de Monicabrug en de Weerdsingel zodat deze zoals voorheen de stroom aan kunnen.
- Aantrekkelijk en veilig voor bewoners van de buurt.
- Minder grootstedelijk. Het is een lief buurtje. Maar door de autos wordt het ongezellig.
- Goed begaanbaar!
- Vv drempels, zebrapaden en flitspalen. Met name de Adelaarstraat gezien vanaf de Hopakker tot aan de Willem van Noortstraat is een grote racebaan. Drempels aanbrengen en zebrapaden. Klaar-over thv Valkstraat ivm schoolgaande kinderen Koekoekschool.
- meer groen, meer voortuinen en bankjes en zitten aan de straat en meer fietsers maar minder fietsparkeren want er wordt meer gedeeld. Ook minder auto's want er wordt ook meer gedeeld. Carshare en bikeshare. Nog beter en sneller openbaar vervoer, niet
- het zelfde, maar dan met veel minder te hard rijdende stadsbussen en die zééér vervuilende en lawaaierige scooters, maar dat zullen die linkse partijen wel niet durven aan te pakken
- Iets groener, langzamere snelheid. Verder ben ik best tevreden. Er ligt helaas wel vaak viezigheid (glas, en lachgas-buisjes) op straat. Dat zou echt wel vaker schoongemaakt mogen worden.
- groener en levendiger, Willem van Noortplein zou een mooi buurtplein met terrasjes en groen kunnen worden als bv ook daar minder parkeerplaatsen zouden zijn.
- 30 km zone, verkeersflitsers, politie controle's op snelheid en gescheiden fietspaden.
- Een smalle strook voor auto's met éénrichtingsverkeer. En voor de rest mooie brede voetpaden en fietspaden en genoeg (liefst overdekte) fietsparkeergelegenheid
- Veel winkeltjes en horeca, daarmee de levensader van de wijken ipv de uitlaat
- Helft van hoeveelheid verkeer. Niet vol enorme verkeersdrempels zoals Pieter Nieuwlandstraat. Doorgaand verkeer heeft voorkeur gekregen voor doorgaande route om de wijk heen.
- uitsluitend bestemmingsverkeer, 30 km per uur, geen bus, veilige route voor fietsers, waarschijnlijk meer obstakels om de snelheid te ontmoedigen.
- niet heel veel anders. het zou ook helpen om het ov uit te breiden ipv steeds meer lijnen af te schaffen, en ov goedkoper te maken.
- Verminderde snelheid, bredere stoepen wellicht, meer zebrapaden, versmallingen waar auto's op elkaar moeten wachten.
- Hopelijk minder druk, en minder asociaal rijgedrag.
- overzichtelijk (minder verrommelde stoepen) en strak. Van Humboldtstraat is een goed voorbeeld van overzichtelijk en goed doorstromend.
- Als het OV niet verbeterd wordt, precies hetzelfde.

- al deze straten 30 maximum snelheid 30 km. meer fietsers dan auto's en flink aantal voetgangers. Weertsluizen gebied lijkt dan op Delfshaven van Rotterdam. flar en cruise promenade langs de Vecht.
- Duidelijker waar welk verkeersmiddel hoort en minder hard rijdende autos en bussen
- Hopelijk wordt er meer gereden met zelfrijdende auto's die niet hard kunnen omdat ze over een lijn gereden zijn die een blokkering aangeeft van hard rijden. Kan ook nog wel 10 jaar duren, helaas.
- Meer bomen, rustiger straatbeeld met minder straatmeubilair , ondergronds parkeren en minder parkeerplekken?
- Niets aan veranderen . De gemeente kan zijn geld beter in andere buurten investeren waar de problemen groter zijn
- Rustiger, fijnere verblijfsplek. Minder overlast van snelheidsduivels die nu nog wel eens erdoorheen rijden met 70 km/h. Rond de molen is het nu erg vol, met de winkels, verkeer en de bushalte, hopelijk kan dit beter.
- Enkel met bestemming verkeer, waarbij voldoende parkeergelegenheid is voor de bewoners en hun bezoek. Vergeet niet dat het zeker sociale gevolgen zal hebben wanr het bezoek van de bewoners geen voldoende parkeergelegenheid heeft.
- Minder verkeer. Veel groen. Brede voetpaden. Ruimte voor fietsers. Meer kleinschalige bedrijvigheid en winkeltjes. Zoals in Burg. Reigerstraat.
- rustige straten met bus, auto, diets en voetgangers die op een ontspannen manier netjes met elkaar omgaan. Door agere snelheid rijdt iedereen langzamer. De bus blijft ervoor zorgen dat het verkeer rustig achter elkaar rijdt.
- Veiliger voor fietsers en voetgangers, snelheid verlaagd. 90 verkeer betreft bewonersverkeer of bezoekers van bewoners. Winkelend publiek maakt van andere routes gebruik en parkeert niet in de wijk. Groener, m voorbeeld aan Houten.
- Meer zebrapaden, meer lange drempels, lagere snelheid auto's.
- Hopelijk met veel e-auto's en een open en rustig verkeersbeeld
- Beter!!!
- Minder obstakels op de stoepen. Brede fietspaden, maar voldoende mogelijkheid voor auto's om met 30-40 km per uur te rijden
- ze zullen druk blijven omdat bv de Adelaarstraat gevoed wordt door de merelstraat en de koekoekstraat en dat kan niet anders, maar mensen die willen opschieten zullen via de draaiweg etc naar de Kardinaal de Jongweg gaan
- Meer zoals Duifstraat of Abstederdijk. Dus weinig doorgaand verkeer, en alleen met lage snelheid.
- Vooral fietsers en in ochtend en avond auto's met bewoners van de buurt die naar werk gaan en thuiskomen. Minder vrachtwagens en minder bussen.
- Langzamer rijdende auto's, meer ruimte voor voetgangers en fietsers.
- Groener, met meer maatregelen om de snelheid op de Adelaarstraat te beperken. Auto's rijden er soms veel te hard overheen.
- Brede stoepen, vrijliggende fietspaden (dus geen stroken zoals nu), smalle weg voor autoverkeer, minder parkeerplaatsen, meet fietscontainers en fietsstallingen, bomen. Shared space bij willem van noortplein.
- Zoals eerder omschreven
- Betere verkeersdrempels (wegbreed in plaats van de kleine vierkanten hobbeltsjes)
- Dan ook per definitie minder geparkeerde auto's door beperking aantal parkeervergunningen per huishouden. Verder minder verkeer door stimulering alleen

bestemmingsverkeer. Wellicht is dan ook een bushalte op de Antonius Matthaeslaan mogelijk.

- Overzichtelijker, rustiger en fiets- en loop vriendelijk.
- Verbeterd en opgeknapt
- Sfeervol met klinkers en perkjes. Hiermee bereik je zowel een mooie uitstraling als een reductie van verkeer en snelheid.
- 1 richting.. .parkeerhavens.,zie voorbeeld Humbolt straat
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Minder auto's en lagere snelheid voor auto's. Automobilisten die slechts van de ene naar de andere kant van de stad willen, nemen de fiets of de bus en auto's die verder willen, nemen de doorgaande wegen.
- de andere vakken kon ik niet invullen. Duidelijkere verkeerssituatie overzichtelijke voorrangregelingen meer ruimte voor autos naast fietsers. Minder gevaar voor voetgangers op een zebrapad door autos die voorrang wegnemen.
- Zo min mogelijk auto's, fiets en voetganger vriendelijk en vooral ook kindvriendelijk. Er zijn zo weinig plekken waar je onbezorgd je kinderen op straat kan laten spelen in dit gebied.
- groener, meer ruimte op de stoep door betere of meer stallingsruimte voor fietsen op de straat, duidelijke fietsstroken, minder auto's door alternatieve routes gunstiger te maken
- 30 km zone. Beperkt laden en lossen Meer parkeerplaatsen voor elektrische (deel-) autos
- Meer zebrapaden, gelijkwaardige kruisingen zoals op P. Nieuwlandstr tussen v. Noortplein de Shell, minder middengeleiders, optisch smaller maken
- Groener, klinkers, plantenbakken of auto te gast. Overal duidelijk dat het een 30 km zone is, oversteekpunten, stoplichten, drempels en minstens 1 flitspaal. Verkeer gedoseerd over de drie doorgaande routes. (Matthaeslaan, juliusstraat en PN-strt.
- Meer oversteek plaatsen, fatsoenlijke ruimte rondom bushalte willem van noortstraat naar centrum. Meer fietsenrekken
- Gewoon zoals nu, geschikt waarvoor straten bedoelt zijn: VERKEER en dus ook auto's, liefst zonder inmenging van de gemeente want die creëren alleen maar problemen en ergernis. Maak je eens druk om die brommers en scooters!
- Met meer drempels, bredere fietspaden.
- Overzichtelijker met gescheiden banen voor fietsers
- Minder verkeersobstakels zoals minder verkeersheuvels, minder versmallingen en minder bochten etc en stoplichten die minder lang (bewust) op rood blijven staan
- Helenmaal hartstikken mooi
- Verbeterde bestrating, minder/geen doorrijdend verkeer, aangepast snelheid (wordt nu vaak veel harder dan 50 km p/u gereden en meer aandacht voor groen (bomen/planten).
- Ruimte voor auto, fiets en voetganger
- Zoveel mogelijk woonerf en bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer dient andere route te nemen
- Wijk-vriendelijker door: meer fiets/voetgangers straten. Minder auto's ( natuurlijk wel bestemmingsverkeer/ bewoners). Hopelijk meer groen, grote bloembakken! Vooral meer bedrijvigheid buiten zoals n terras, spelende kids: 'N echte 'LEEF-WIJK :-).
- bredere stoepen, meer winkels en horeca, klinkers op de weg.
- Minder auto's door carsharing, bredere fietspaden, makkelijker oversteken, meer bomen en bankjes
- ook voor de wijk zijn deze de straten de ontsluiting , verkeer is er altijd we zijn in de stad

- Bij de Juliusstraat- Kard, d. Jongweg kan men weer de wijk in- en uitrijden. Evenals bij de Anth. Mattaeuslaan. Er tussenin echter, in de wijk dus, een blokkade die doorgaand verkeer onmogelijk maakt.
- Zoals de nieuwe aanleg van singel, Gebakken klinkers in de rijweg, veel nieuwe bomen met ruime standplaatsen, brede rode asfaltenfietspaden en mooie strakke trottoirs met gebakken klinkers.
- Smaller, minder vekeer, meer groen, meer fietsers
- Veel groener en met fietspad en OV strook
- Bredere fietspaden, smallere autobanen - dat dwingt al tot langzamer rijden. Rood asfalt voor fiets, zwart voor auto's. Geen bezwaar tegen busverkeer.
- Elektrisch en pieter nieuwland is alleen voor bestemmingsverkeer
- Duidelijker waar autos rijden en waar fiets en voetganger gaan Minder half op de stoep geparkeerde autos
- Veiliger voor met name fietsers: ik durf mijn kind er nauwelijks zelfstandig te laten fietsen vanwege asociaal weggedrag van ALLE weggebruikers, dus niet alleen automobilisten: (volwassen) fietsers doen ook maar wat.
- Nette fietspaden.
- Bredere, evt losliggende fietspaden. Nu is het te smal, in sommige bochten rijdt de bus je als fietser van de sokken (bocht kruising Koekoekstraat en Adelaarstraat). Auto's rijden in al deze straten 30km/u, net als nu al in de Pieter Nieuwlandstraat.
- Kaatstraat zal drukker zijn door zijdebalen, dus belangrijk dat de wegen hierom heen geen files staan door knijp of knip. Dit is ook voor de fietser en voetganger prettiger.
- Veiliger voor fietsers en voetgangers, beter wegdek, minder auto's, beter zichtbaar dat men ook voorrang moet verlenen. Meer groen (bomen) in de straat.
- Hetzelfde met veel meer ruimte voor fietsen en voetgangers. En dan nog zal het erg druk worden met zoveel extra mensen. Die zullen uiteindelijk vertrekken en ingewisseld worden door de onderkant samenleving. Hiermee ligt de nieuwe gettovorming klaar!
- Rustig, geen bussen en doorgaand verkeer via genoemde straten vanuit het centrum naar Overvecht niet meer mogelijk
- Ruim genoeg voor auto's, met drempels en evt 30 km
- Dat het meer op de Nagtegaalstraat en de Burgemeesterreigerstraat gaat lijken.
- I guess these streets will be too crowded in 5 years. There might be traffic jams since these streets are connection point between highway and the city center.
- Rustiger (met name wat snelheid en associaal rijgedrag betreft) en veiliger. Brede stoepen, Afscheiden ruimte voor fietsers, maar voldoende doorgang voor auto's.
- Als de gemeente doorgaat met het afknijpen van de routes , stoplichten onnodig lang op rood laat staan, dan zullen de wegen dichtslippen. Maak de wegen overzichtelijk maar breed en zo min mogelijk stoplichten. Oudenoord open!
- Waar de bewoners van de wijk, jong en oud, veilig en prettig over straat kunnen wandelen, spelen en fietsen en waar auto's te gast zijn. Dzo zouden steden ontworpen moeten worden in het licht van het klimaat, milieu, veiligheid en gezondheid
- Groen, focus op fiets maar wel toegankelijk voor auto's/Ov.
- Minder verkeer, en een betere verdeling van het autoverkeer.
- Vrijwel hetzelfde. Met meerdere kleine zebrapaden, vernieuwde bestrating en verzorgde uitstraling (prullenbak en bloembak). Ander type 'obstakel' tussen fietspad en autoweg in de bochten (daar bij bushalte), want dat in wel een eng ding in het donker
- overzichtelijker met fietsstroken en zebrapaden

- Breder stoept, schoner, afgeschermd fietspad, meer snelheidscontroles op autos
- Nog steeds heel veel opstopping, te langzame stoplichten, veel snelheidsongelukken
- veel fietsverkeer, weinig (liefst geen) autoverkeer, terrasjes en geveltuintjes.
- Groener en met minder snelgaand verkeer.
- Een heel stuk rustiger! Minder lawaai en minder snelheidsduivels.
- Hetzelfde als nu, maar met drie zebra's erbij in vergelijking tot nu.
- Hetzelfde maar volledig nieuw bestraat met zo weinig mogelijk obstakels (paaltjes verkeersborden etc)
- Rustiger, en dat automobilisten zich aan de snelheid houden
- Eenvoudig, rustig wegbeeld zonder drempels en middenbermen. Betere en nettere benutting van stoepen voor stallen fietsen. Aangesloten, ritmische bomenrijen. Hoger verlichtingsniveau, beter op de weg en stoep gericht. Klinkerbestrating.
- Meer ruimte voor de fiets maar ook doorstroom voor auto's de stad uit/in.
- Een echte fietsstraat. Dus max. 15 km/uur en ook wel duidelijk controle daarop! Verder zijn er plantenbakken en dus veilige fietstroken. Liefst zo weinig mogelijk geparkeerde auto's.
- Schoner, rustiger en kindvriendelijk
- Ik hoop dat gevaarlijke kruising wordt aangepakt. Verder is het een stad waar veel auto's rijden. Maak het stadsvervoer goedkoper of leg tramrails aan om de stad uit te komen. Met een negatief ontmoedigingsbeleid als milieuzones los je Niets op
- Zie vorige vraag
- Een fietsvriendelijke straat waar de auto te gast is. Een andere optie is om wegversmallingen te plaatsen (bijvoorbeeld in de vorm van bloembakken. De drempels hebben niet het gewenste effect en zorgen alleen maar voor geluidsoverlast
- druk en vol
- Dat er vanuit oude noord weer linksaf geslagen kan worden naar de adelaarstraat. Kruispunt merelstraat/hopakker veiliger
- zie eerdere antwoorden
- Maakt mij niet zoveel uit, als het maar niet zo wordt als op de Singel bij het Spoorwegmuseum, die straat ziet er nu prachtig uit, maar voor een fietser is het een regelrechte ramp tijdens de spits. Auto's te gast, m'm hoela! :(
- Zonder files in iedergeval,! Opstoppingen zijn debet aan onveiligheid van alle verkeersdeelnemers
- Vooral plaatsen voor share-auto's (betaalbaar, energie neutraal, zelfrijdend op afroep). Privé parkeren in de wijk alleen voor korte duur, langparkeren in garages langs de ring. Wijk enkel voor energie-neutrale mobiliteit.
- Daar waar het kan fietspaden echt voor de fietsers, auto's te gast... Hogere boetes hoge snelheid in woonwijk... asociaal rijgedrag beboeten
- Minder rijstroken, meer ruimte voor alle weggebruikers
- Auto te gast, bestemmingsverkeer, oversteekpunten/ stoplichten/ zebra's en een duidelijke max. Snelheid die je ook herkent in de straten. Liefst met handhaving.
- Ongeveer het zelfde als nu . Het zijn nu eenmaal de doorgaande wegen voor de wijken ( vooral het stukje vogelenbuurt wat tegen het griftpark aanligt) die aan deze wegen grenzen
- Speelstraten voor kinderen, woonerf uiterlijk met veel groen en klinkers, met auto alleen toegankelijk voor bewoners en bestemmingsverkeer, WvNplein een echt plein met horeca, een terras, speelruimte voor kinderen en ruimte voor ondernemers. Veilig!

- Groener en met minder autos scooters en brommers
- Goed alternatief voor doorgaande weg richting kardinaal de jong en straat groener en rustig rijden
- meer parkeer plekken voor auto's en meer fietsen stalling. Het stoplicht bij de molen bij kaatstraat-adelaarstraat-merelstraat mag sneller op rood en vervolgens sneller op groen. Op dat punt loop vaak het verkeer vast.
- lage snelheid. mooier uiterlijk.
- Aanzienlijk prettiger dan nu.
- minder obstakels
- Minder auto's, meer bestemmingsverkeer en in de navigatie niet meer als snelste route gezien vanuit Noord en Oost Nederland
- Minder parkeerplaatsen, meer ruimte voor fietsen, zodat die netter op de stoepen staan. Misschien fietsstraat maken, of het autoverkeer 1 richting maken
- Hetzelfde met meer mogelijkheden voor auto's
- schoon, groen, fiets- en voetgangersvriendelijk.
- Verkeersdrempels, doorstroom fiets- en voetverkeer, snelheidscontrole, breder fietspad met stoeptrand tussen autoweg
- Wellicht fietspaden en stoep gecombineerd. Wanneer fietsers van de weg zijn vormt ook geen file omdat auto's niet kunnen passeren en versoepelt de doorstroom.
- Met veel minder auto's; beter voor de verkeersveiligheid en de uitstoot van fijnstof voor de bewoners.
- Hetzelfde maar met auto's die minder snel rijden
- De stroming sneller laten gaan rijden. Stoplichten vaker op groen
- minder auto's, langzamer rijdende auto's, meer ruimte voor lopen en fietsen
- Kindvriendelijk en veilig
- Meer bomen, rustigere wegen de Adelaarstraat is nu een soort scheurbaan
- Beter doorgang voor auto's zodat ze ook niet zoveel stil te hoeven staan op de kardinaal de jongweg (want dat zorgt voor veel vervuiling) en de straten in de kleinere buurten meer drempels en minder auto's
- Voetganger en fiets vriendelijk, groen, veel licht
- Bredere stoepen, minder stilstaand verkeer, al is dat de laatste tijd al wat verbeterd.....maar ook minder stilstaand verkeer op de oudenoord voor de monica brug. Verreder zou het fijn zijn als we ook van de andere kant de kaatstraat in zouden
- Idealiter als een wijkje met winkeltjes en een kleinere rol voor verkeer, zoals de twijnstraat
- vooral fietsen en lopen makkelijker maken, bredere fietspaden, geen gevaarlijke oversteekplekken zoals bij de kruising bij de molen en bij het willem van noort plein
- Gewoon zoals het nu is. En hopelijk word er beter opgelet, niet appen en of bellen op de fiets! Er is in ieder geval genoeg verlichting in de straten, anders zagen we de fietsers ook niet.
- Precies hetzelfde met wat minder race de dealers door de straten
- Keurig onderhouden en met respect voor het autoverkeer van de bewoners en hun gasten. Utrecht moet geen Venetie worden waar de bewoners niet meer bij hun eigen huis kunnen komen.
- Rijden stilstaande auto's die niet meer door kunnen
- Niet heel veel anders. Het moet aantrekkelijk worden gemaakt voor verkeer vanuit de stad om via Oudenoord en Draaiweg richting de Kardinaal de Jongweg te rijden. Doorstroming daar bevorderen. Maar niet de doorgaande wegen van Votulast afgrenzen svp

- Brede lanen, veel ruimte voor autoverkeer, parkeergarages onder de grond. OV, heeft zijn langste tijd gehad. Met de komst van de zelfsturende auto, zullen bussen niet meer nodig zijn. De infrastructuur speciaal voor bussen kan dus afgebouwd worden.
- Minder hard rijdend verkeer en veilig oversteken voor de kinderen die de Willem van Noortstraat moeten oversteken naar school (Dr Bos of de Fakkel)
- Fiets en voetganger hebben zichtbaar het primaat op de weg. Auto houden wel parkeerplek maar verlaten slechts stapvoets de wijk. Nadrukkelijk aanwezigheid van openbaar vervoer. Autobussen die in kleine buurten en smalle straten komen.
- Gescheiden fiets/auto baan, bus-vriendelijke drempels
- Kleurrijker, beter geasfalteerd, voetganger-vriendelijk en rustiger!
- Het is er nu eenmaal druk, dat hoort bij een stad.
- 30 km zone, overzichtelijker vanuit zijwegen
- Minder obstakels. Lagere snelheid.
- Het mag zeker wel wat mooier, maar het blijven wel belangrijke toegangswegen voor bewoners en werknemers uit de wijk. Het verplaatsen van het probleem naar andere straten (bijvoorbeeld de Ingenhouszstraat) lost het in ieder geval niet op.
- net zoals ze er 100 jaar geleden uit zagen.
- Al die onzinnige paaltjes eruit (alsof parkeren niet al lastig genoeg is hier!); pp's efficiënter ingedeeld (dus geen 1,5 of 2,5 plaats); nettere oplossing voor fietsen en meer groen, het verhoogde stuk bij de fietswinkel netter en logischer
- Rustiger, fietsvriendelijker en veilig voor rennende en spelende kinderen
- Rustig en met weinig of geen ongelukken.
- leefbaarder. Geen sluiproute meer. Veilig oversteken voor fietsers en voetgangers, geen hoge snelheden meer, drempels, zebra's, wegversmalling, een leuke buurt met winkeltjes en dergelijke
- De Adelaarstraat is een straat dichtbij de stad, maar nog wel met een drukke weg waar auto's hard rijden. Ik hoop dat het over 5 Jaar minder auto verkeer zal zijn en deze rustiger zullen rijden.
- Smallere stoepen, bredere fietspaden
- Duidelijke functiescheiding tussen rijbaan auto's en fietsen. Meer oversteekplaatsen.
- Als een wijk met doorgaande wegen rondom. (Talmalaan, Blauwkapelseweg, Kardinaal de Jongweg, Voorstraat of singel)
- Ruimer met minder hoge snelheid
- Zoals eerder aangegeven en met meer groen
- Terrasjes hoek bij badhu en ah . Net zoals ledig erf. Klinkers. 30 kmh
- De aansluiting op de Kardinaal de Jongweg afgesloten.
- Uitgestorven?
- smaller, groener, veel minder verkeer. Heeft ook positieve invloed op de buurt, omdat de weg een soort versperring vormt tussen burens
- Zonder busverkeer, zorgen voor veel geluidsoverlast, fijnstof van de remmen en uitstoot en er zit haast niemand in. bovendien nemen ze veel ruimte in voor het fietsverkeer omdat ze structureel op het fietspad moeten rijden
- Minder uitlaat/ fijnstof Smaller...slingerweg en meer groen. Minder geluidsoverlast van optrekkende zware motoren Overzichtelijk Veiliger en vriendelijker
- Minder verkeer en met lagere snelheid
- Auto te gast. Meer ondernemers, winkels, restaurants, wijnbarretjes, shops.



- Of ruimer zodat auto en fietser er terecht kunnen of volledig fietsvriendelijk en geen geneuzel tussenin
- Met glad wegdek, voldoende ruimte voor auto's en fietsen en de bus en voetgangers. Met een aantal zebrapaden en mooie bomen.
- meer als een dorpskern, winkeltjes, afwisseling in soort weg, bomen, etc
- Met zelf rijdende auto's en lazer die de snelheid van fietsen meet en oprijd auto's laat remmen
- Als dit de enige route is om in oost van west maar oost te gaan en dus naar de A27 enzo dan is dit een zeer soepel lopende weg met een groene wave en voldoende ruimte voor auto's.
- meer fietsparkeerplekken, minder auto's, nette stoepen en genoeg groen, maar dat is al in goede mate aanwezig.
- Zoals vredenburg er bijvoorbeeld uit ziet, fietstraatachtig. Ook hoop ik dat er minder geparkeerde zullen staan.. de straat zelf lijkt altijd heel druk. Ik denk dat dat door de geparkeerde auto's komt.
- Verkeer gelijk verdeeld over deze 3 straten
- weinig auto's veel groen fietsers wandelaars horeca met terrassen bewoners op de stoep in de zon. weinig asfalt en meer klinkers die regenwater doorlaten
- Ruimte voor alle vervoersmodaliteiten incl auto en scooter. Wel met lagere max snelheid en voldoende snelheidsremmende maatregelen
- Bredere stoepen, afgescheiden fietspaden. Hierdoor wordt wandelen en fietsen veiliger, ook voor kinderen. Voor auto's smallere rijstroken en langzamere snelheid.
- Meer zoals de nachtegaal straat.
- Leefbaar, mooi, levendig met nieuwe winkels en eetgelegenheden.
- Groener. Auto's rijden zachter.
- Beter geregelde kruispunten en oversteekplaatsen
- Betere doorstroming voor auto's
- Asfalt voor de auto's weg, stoplichten en drempels weg. Gezellige klinkers, meer plein en speel plekken met groen stroken. ruimte voor fiets en wandel, plantenbakken om hoeken te creeëren waardoor auto's worden ontmoedigd
- Veilige fietsroutes en langzamer rijdend verkeer
- Hetzelfde als twijnstraat Catharijnesingel zadelstraatachtig
- Betere weg, meer zebrapaden
- Samenvoegen fietspaden aan stoezijde, geen fietsers meer bij de auto's. Fietsroute wordt nauwelijks gebruikt.
- Wat mij betreft de fietsstraten weer allemaal weg. (Ben zelf een fietser en heb geen rijbewijs, maar vind de auto's gewoon ruimte moeten krijgen)
- Over 5 jaar zullen functies van binnenstad worden verminderd omdat men inziet dat alle functies verenigen in stationsgebied en binnenstad tot teveel concentratie van mensen en verkeer leidt.
- Vriendelijk en groen
- Toch in gebruik als een van de routes Gooi utrecht svp niet op slot
- Straat alleen voor omwonenden en openbaar vervoer.
- rustiger, net zoals de rest van vogelenbuurt
- smaller en langzamer met meer ruimte voor fietsers. ook zijn de stoepen iets breder met minder opstakels zodat er makkelijk 2 mensen naast elkaar kunnen lopen
- Willem v noort: lagere snelheid auto, veiligere oversteekplaatsen

- Minder obstakels, duidelijke afscheiding tussen fietspad en wegdek. Bredere weg voor zowel fietsers als auto's. Rechtere weg; minder bochten en kronkels.
- Minder gevaar voor fietsers vanwege te hard rijdende automobilisten
- Ruimere stoepen en ruimte voor kleine terrasjes. Geen asfalt meer. Concentratie gezelligheid met name op Willem van Noortplein, bij de sluis en in iets mindere mate op de tussengelegen kruisingen. Smalle autowegen en geen inhaal mogelijkheden.
- Met veel minder auto's, als voorrangsweg, waar auto's moeten stoppen voor overstekende mensen, het kruispunt bij de molen is veilig en overzichtelijker voor fietsers, . Ook met meer opaadpalen voor elektrische auto's
- Het moeten straten zijn waar hardrijden wordt ontmoedigd. Er ruimte is voor alle verkeersdeelnemers. Er hoeven geen eenrichtingswegen bij
- Meer doorgaande routes, logisch netwerk van korte doorgaande routes, 80 minder drempels en obstakels. Hierdoor wordt de stad weer bereikbaar, maar ook veiliger (bereikbaar voor hulpdiensten en snelle evacuatie bij calamiteiten) en mooier.
- Hetzelfde, maar goed gehandhaafd
- Voor fietsen is het nu een ramp. Met name omdat er zo hard gereden wordt.
- Betere fietspaden, meer fietsenrekken en afvalcontainers onder de grond
- Groener, minder verkeer, meer ruimte voor fietsers. Max 30. Dat afdwingen door straatontwerp, niet door drempels oid.
- Brede stoel, met bomen, gezellig wandelen, terras voor horeca, ruime fietspad en zebra's
- Zie mijn reactie op de vorige vraag.
- Rustiger met meer drempels en meer controle
- Hetzelfde maar wat rustiger autoverkeer. Er wordt met name te hard gereden en de omleiding naar de snelweg zou makkelijker gemaakt kunnen worden.
- Onze straten zien er al fijn uit. Door (gevel)tuintjes bv. Het onderhoud aan de randen van de rode fietspaden kan beter. Uitbreiding van fietsstraten, auto te gast. Positief zichtbaar wat de bedoeling is.
- Uitsluitend voor bestemmings verkeer. Genoeg parkeer gelegenheid. Genoeg ruimte voor Fietsers, dit is nu wat beperkt.
- Twee verdiepingen voor meer verkeer
- Een straat waar maximaal 30km/u wordt gereden, mogelijk een zebepad te vinden is en minder verkeer door heen zal rijden
- Vrijwel identiek. Wellicht betere handhaving van max. snelheid.
- Auto's uit de wijk parkeren op een heel groot gratis veilig terrein met plek voor fiets en auto bij oprit A27 waar nu een weiland is. Bewoners doen dat omdat alle parkeerplekken gesaneerd zijn maar ook omdat ze sneller de stad uitzijn met fiets
- Voetganger/fiets, vriendelijk maken, met veel meer sfeer dan nu; boompjes planten, goede paden om te lopen, leuke bankjes om te zitten, horeca met terrassen etc.
- Een dertig km-weg, met een verhoogde fietspaden, groen in het midden (het is nu een beetje kaal) en smallere rijbanen. De drempels mogen van mij betreft weg.
- De Pieter Nieuwland is enkel bestemmingsverkeer en een woonerf straat. De stoepen van alle straten zijn verbreed en met groenperkjes. De snelheid is verlaagd en er zijn meer, breder oversteek plaatsen.
- ik vind de fietstraten erg gevaarlijk; fietsers nemen nog meer ruimte in en vind dat met de auto echt gevaarlijk.
- Vrijwel hetzelfde. Misschien iets vrolijker?

- Minder verkeer en zeker lagere snelheden voor auto's en motoren. Meer bomen langs de straat en meer fietsstallingen (die zwarte die er nu staan (die gemeente ooit zelf liet maken vgl mij), niet die nieuwe die in het centrum aangebracht worden)
- Meer rotondes en 30 km zone, aparte fietsstraten, controle op rijgedrag van bezorgscooters
- Minder breed, minder auto's langzamer rijden. Met maatregelen zodat de doorgaande wegen diorstromen en deze geen alternatief zijn omdat het sneller gaat. Of niet uit maakt.
- Woonerf gelijke situatie NB Autoverkeer vanaf Talmalaan naar merelstraat (vaak vanuit Overvecht) rijdt te hard. Daarbij komt fiestpad langs Kruidvat uit op straat; onoverzichtelijk punt, oversteken is lastig, veel fietsers, auto's
- Groener, rustiger, opgeruimder (minder fietsen autos etc )
- Toegankelijk, maar geen racebaan voor auto's. Groen. Mooi. Ruimte voor fietsers.
- Gebruiksvriendelijker
- Vernieuwd ;-)
- Veiliger, rustiger en ruimer.
- Veel meer groen, versmallingen en zebrapaden. Het ziet er voor het oog niet uit en dat is Jammer.
- autoluw, groener, smaller, meer voor fietsers en voetgangers en meer pleintjes en parkjes. Zoals in wijken in Amsterdam.
- Minder auto's, lagere snelheid
- De brede stoepen vervangen voor een extra rijbaan. In de ochtend om de wijk uit te komen, in de middag om de wijk vanuit werk weer te betreden. Desnoods enkel te gebruiken voor parkeerkaarthouders (bewoners), op kenteken herkenbaar.
- Minder ruimte voor auto's, goede afwatering (berging tussen stoepanden), meer groen, goede doorgaande fietsroute (ook voor opkomende snellere ebikes/pedelecs), makkelijker oversteken ook voor fietsers.
- Aangepast: in ieder geval de pieter nieuwland meer fietsvriendelijk
- Alleen hele mooie mensen tussen de 35 en 50 mogen hier dan lopen en fietsen. Alleen auto's van 60k of meer rijden hier dan. Vooral veel Blanke mensen met teveel geld.
- normaal, overzichtelijk. geen moeilijke, of ingewikkelde structuren.
- Meer ruimte voor fietsen, een Plus-supermarkt ipv jumbo aan de Merrlstraat want hun logistiek is schoner, en verder zoals nu. Géén stoplichten kruispunt Draaiweg-Merelstraat/Troelstralaan.
- Minder auto's, meer fietsers en voetgangers. Rustiger, maar wel gezellig met veel leuke tentjes waar mensen plezier hebben.
- Meer als stadse straten: gebakken materiaal waar gemotoriseerd verkeer langzamer rijdt.
- Rustige woonwijk straten
- maken van KEUZES: niet alle straten een beetje (en hierdoor te veel); maar keus voor echte doorgangsroutes de stad uit.
- bredere fietspaden, slimme oversteekplaatsen
- Rustiger en overzichtelijker. Fietsstraten, meer ruimte om fietsen te parkeren. Zou helemaal leuk zijn als er meer horeca en kleine ondernemers zitten.
- Geen idee. Ik stoor me er aan dat er in deze buurt horeca zit die een aanzuigende werking heeft op autoverkeer terwijl er amper parkeerplek is. Daar zou de gemeente ook naar kunnen kijken bij het verstrekken van vergunningen.
- Uitsluitend elektrisch vervoer
- Zoals de singels

- MatthaeusIn: fietspad/fietsroute
- ongetwijfeld hetzelfde gezien deze onvoorstelbaar trage reagerende Gemeente. Zou ik de uren mogen factureren voor de traagheid en de eindeloze obstakels door wisseling van de wacht dan zou dat een leuke factuur worden.
- Veel leven, fietsers wandelaars die de ruimte hebben. Er komen steeds meer restaurants en cafés. Het wordt een van de nieuwe populaire wijken van Utrecht. Over 5 Jaar zou het veilig en schoon moeten zijn om deze ontwikkeling te faciliteren
- Meer ruimte voor fietsers en zonder parkeerplekken aan de zijkanen
- Een rustige laan waar bewoners en bestemmingsverkeer (auto, fiets en loop) met dezelfde ruimte beter op elkaar aansluiten
- I guess these streets will be too crowded in 5 years. There might be traffic jams since these streets are connection point between highway and the city center.
- Ja we willen toch naar huis. De parkeergarage van de Bijenkorf en Tivoli moeten op de 1 of andere manier toch vol
- Meer als een ouderwetse buurt met buurtbewoners die gezellig een praatje maken op straat, eigenlijk een permanente leefstraat.
- Wellicht fietspaden en stoep gecombineerd. Wanneer fietsers van de weg zijn vormt ook geen file omdat auto's niet kunnen passeren en versoept de doorstroom.